

Consultation publique sur les véhicules hors route

La route, ça se partage,
... les coûts d'entretien aussi.



Présenté au ministère des Transports



Fédération québécoise
des gestionnaires de zecs

Juin 2005

Le présent mémoire a été préparé dans le cadre de la consultation publique sur les véhicules hors route de juin 2005 organisé par le ministère des Transports du Québec. C'est avec grand intérêt que la Fédération québécoise des gestionnaires de zecs (FQZ) vous soumet ses commentaires.



1415, boul. Charest Ouest, bureau 275
Québec (Québec) G1N 4N7
Téléphone : (418) 527-0235
Télécopieur : (418) 527-0578
Courrier électronique : info@fqgz.qc.ca
Site Web : www.zecquebec.com

Résumé

La Fédération québécoise des gestionnaires de zecs (zones d'exploitation contrôlée) est un organisme à but non lucratif regroupant 63 associations gestionnaires de zecs. Les zecs, quant à elles, sont des infrastructures territoriales mises en place en 1978 pour prendre la relève des clubs privés. Elles représentent 48 000 km² de territoire public.

La Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune concède aux zecs un droit réel de tarification pour la circulation sur le territoire public et pour lequel elles possèdent un mandat de gestion. Les membres se sont donnés eux-mêmes, et ce de manière démocratique, des règles de fonctionnement afin d'accomplir les devoirs que le gouvernement leur a délégués depuis 27 ans.

La rumeur veut que les regroupements de VHR revendiquent des corridors exclusifs qui traverseraient les territoires de zecs. Cette approche n'est évidemment pas une solution selon nous, mais bien une manière de contourner le problème. Pourquoi ne pas contribuer à la consolidation du réseau routier forestier actuellement déficitaire plutôt que de développer un réseau parallèle? Une planification des sentiers reconnus doit se faire en concertation avec les personnes, morales ou physiques, qui sont déjà présentes sur le territoire public et qui contribuent à son plein développement. Circuler sur une base équitable dans ces territoires est, selon nous, la seule solution envisageable à quelle échéance que ce soit.

L'absence de courtoisie et du partage de la route mène rapidement à des conflits d'usage. Pour l'ensemble des acteurs du milieu forestier, il n'existe pas d'autres solutions à ces problèmes que le dialogue, la sensibilisation et l'éducation de l'ensemble des conducteurs de véhicules moteurs.

Nous vivons actuellement la première année d'un protocole d'entente fragile liant notre fédération à celle de la FQCQ. Cette première année d'application du protocole demande beaucoup d'adaptation et ne se fait pas sans tracas. À notre avis, la FQCQ n'a pas réussi à bien informer à temps ses membres quant au contenu de cette entente. Notre courte expérience nous porte à croire qu'une telle entente ne pourrait être maintenue telle quelle si elle ne permet qu'exclusivement le développement, mais pas la durabilité qui devrait s'y rattacher.

Enfin, nous croyons que les membres de zecs ne doivent pas se voir imposer une véritable double tarification pour emprunter des sentiers de la FCMQ empruntant des chemins qui sont publics, et non exclusifs.

Nous croyons fermement que c'est en consolidant le réseau routier forestier actuel et en faisant un énorme travail d'éducation et de sensibilisation qu'une majorité de problèmes engendrés par les VHR en territoires forestiers se régleront.

Table des matières

Présentation	i
Résumé.....	ii
Table des matières	iii
1- Présentation de la FQZ.....	1
2- Mandat des zecs.....	2
3- Pouvoir réglementaire de associations gestionnaires de zecs.....	3
4- Réflexions de la FQZ.....	4
4.1 Encadrement législatif.....	4
4.2 Aménagement du territoire.....	5
4.3 Santé publique et environnement.....	6
4.4 Sécurité	7
4.5 Tourisme.....	7
5- Protocole d’entente FQCQ-FQZ.....	9
6- Mise au point concernant les sentiers, les chemins publics et les droits des VHR.	10
7- Conclusion.....	11

1- Présentation de la FQGZ

La Fédération québécoise des gestionnaires de zecs (zones d'exploitation contrôlée) est un organisme à but non lucratif regroupant 63 associations gestionnaires de zecs de chasse, de pêche et d'activités récréatives de plein air. Elle a pour objectif d'assurer la représentation des associations gestionnaires de zecs auprès des organismes gouvernementaux et municipaux. La Fédération favorise le regroupement des organismes et elle prépare à leur intention des documents d'orientation, met en place des mécanismes d'information et de concertation puis participe aux activités du Groupe faune national.

Les zecs, quant à elles, sont des infrastructures territoriales mises en place en 1978 pour prendre la relève des clubs privés. Celles-ci sont gérées par 597 administrateurs bénévoles élus. Le modèle des zecs prend évidemment son originalité dans le mode de participation des usagers. La formule de gestion des activités de chasse, de pêche et de récréotourisme par ces utilisateurs regroupés au sein d'associations à but non lucratif est unique au monde.

L'unicité provient du fait que les organismes gestionnaires se sont vus dotés de pouvoirs réglementaires importants. Ces pouvoirs réglementaires délégués du gouvernement vers des organismes à but non lucratif (OBNL) gérés par des bénévoles sont associés à des poursuites pénales si les utilisateurs dérogent aux règles en vigueur. Le résultat est une forme de gouvernement faunique où les élus doivent légalement consulter leurs membres sur le choix des règles à imposer, dans la mesure où ces derniers ont adhéré à l'organisme gestionnaire. Les gestionnaires de zecs doivent composer avec la présence de quelque 9 100 unités de villégiature privée et la présence de plusieurs centaines d'emplacements de camping semi-permanents situés en milieu sauvage et éloigné. La présence de villégiateurs privés est propre aux zecs; nous ne retrouvons pas l'équivalent dans les pourvoiries ni dans les réserves fauniques.

La gestion des zecs est confiée par le secteur Faune Québec du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), selon les modalités définies dans un protocole d'entente concernant la gestion de la zone d'exploitation contrôlée, un protocole d'entente pluriannuel et renouvelable.

Les zecs couvrent 48 000 km² de territoire québécois. Les zecs comptent environ 40 000 membres fréquentant les territoires sur une base régulière et accueillent quelque 250 000 utilisateurs chaque année.

2- Mandat des zecs

Les gestionnaires de zecs acceptent de gérer pour le ministère des Ressources naturelles et de la Faune les territoires de zecs et s'engagent notamment à **planifier, organiser, diriger et contrôler l'exploitation, la conservation et l'aménagement de la faune, et plus récemment, le récréotourisme et l'hébergement dans le respect des principes suivants :**

1. assurer qu'il n'y ait pas de faits et gestes ou de pratiques allant à l'encontre de la conservation de la faune et de son habitat;
2. assurer l'égalité des chances pour tous à l'accès et à l'utilisation de la ressource faunique;
3. favoriser la participation, dans un cadre démocratique, des personnes intéressées à la gestion de la faune;
4. rechercher l'autofinancement des opérations de l'organisme.

3- Pouvoir réglementaire des associations gestionnaires de zecs

Les organismes gestionnaires de zecs sont, à notre connaissance, les seuls organismes possédant un réel droit de tarification pour la circulation sur les terres publiques québécoises. En effet, le paragraphe 6° b) du premier alinéa de l'article 110 de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (C-61.1) édicte ceci :

L.R.Q., chapitre C-61.1

LOI SUR LA CONSERVATION ET LA MISE EN VALEUR DE LA FAUNE

SECTION III

ZONE D'EXPLOITATION CONTRÔLÉE

110. Le gouvernement peut, par règlement, à l'égard des zones d'exploitation contrôlée :

6° permettre à tout organisme partie à un protocole d'entente :

b) d'établir le montant des droits exigibles pour circuler sur le territoire ou pour la pratique des activités de chasse, de pêche ou de piégeage, en respectant les montants maximums fixés par règlement du gouvernement.

Ce pouvoir confère aux organismes gestionnaires de zecs de percevoir une fraction des coûts d'entretien du réseau routier forestier sur les zecs. Le gouvernement détermine le montant maximum des droits exigibles à cette fin.

4- Réflexions de la FQGZ

Introduction

Les véhicules hors route sont passés en quelques années de véhicules utilitaires à véhicules purement récréatifs. Leur nombre s'accroît, la circulation se ramifie et leur accès se multiplie. Le phénomène n'est pas totalement nouveau, mais démontre une croissance exponentielle inquiétante.

Comme une majorité d'activités sportives, motorisées ou non, et de loisirs de pleine nature, quand elles deviennent massives, elles ne sont pas sans conséquences sur les milieux naturels dans lesquels elles se pratiquent. Elles représentent également une activité économique en plein développement. Comment faire cohabiter ces activités avec la protection du milieu et la gestion du territoire?

Comment sortir de ces problèmes? La répression prônée par certains ne donne aucun résultat, elle n'est que rarement effective! Les solutions sont ailleurs. Le respect de la propriété privée est primordial et évite bien des sources de conflits. Bien sûr, il s'agit d'une question d'éducation et de respect des autres, notions qui semblent disparaître aujourd'hui, et pas seulement chez les jeunes!

4.1 Encadrement législatif

Les zecs se sont vu confier des pouvoirs réglementaires par le gouvernement (unicité des zecs) afin de planifier, diriger, organiser et contrôler les ressources fauniques et récréatives sur leur territoire. Les membres se sont donnés eux-mêmes, et ce, de manière démocratique, des règles de fonctionnement afin d'accomplir les devoirs que le gouvernement leur a délégués.

Il ne faut pas détruire ni renier et encore moins ne pas savoir reconnaître ce qui a été bâti depuis la création des zecs, il y a 27 ans. S'il y a actuellement des règlements sur les zecs, s'il y a une tarification pour circuler sur les chemins, ce n'est certainement pas sans raison! Il s'agit de règles équitables à avoir été mises en place par les utilisateurs! Des règles ont été pensées, construites, réfléchies, ratifiées et adoptées par des assemblées générales constituées de centaines de personnes. Ces règles ont fait leurs preuves et nous croyons qu'elles doivent s'appliquer à tous en harmonie avec les principes des zecs, et ce, plus particulièrement en regard de ceux concernant l'égalité d'accès à tous et d'autofinancement. Des tarifs différents n'existent pas en fonction d'un certain nombre de kilomètres à parcourir ni en fonction du type de véhicule. Une chose est certaine, il ne faut pas tout chambarder à cause d'une recrudescence d'une catégorie grandissante d'utilisateurs. Des règles existent déjà pour les chasseurs, les pêcheurs et les villégiateurs, pourquoi seraient-elles différentes pour les randonneurs motorisés?

La rumeur veut que les regroupements de VHR revendiquent des corridors exclusifs et légaux qui traverseraient les territoires de zecs. Cette approche n'est évidemment pas une solution, mais bien une manière de contourner un faux problème. De tels couloirs exclusifs diminueraient l'intégrité des territoires, et particulièrement des zecs.

À notre avis, la fragmentation des territoires va complètement à l'encontre du développement durable. Cette intention représente certes une solution aux problèmes de droit de passage des VHR, mais ne fait que déplacer le problème. Bruit, aménagement de ponts et ponceaux, fragmentation des territoires de chasse, multiplication des points d'entrée sur les territoires, droits forestiers et l'entretien récurrent seraient pour les clubs de VHR une lourde tâche que nous partageons depuis bien de années.

Pourquoi ne pas contribuer à la consolidation du réseau routier actuellement déficitaire à bien des endroits plutôt que de développer un réseau parallèle qui, tôt ou tard, sera vraisemblablement abandonné faute de moyens pour les maintenir et en faire l'entretien? Soyez rassurés, ceci n'est pas une prétention, mais bien une opinion solide basée sur nos 27 années d'expérience dans l'entretien des chemins publics forestiers.

La route, ça se partage, ... les coûts d'entretien aussi.

4.2 Aménagement du territoire

Après 27 ans, le bilan des zecs est clairement positif à l'égard de la chasse et de la pêche, mais des craintes fondées existent quant à la gestion territoriale. Sans un réseau routier de qualité minimale, les zecs ne peuvent pas efficacement atteindre l'un des objectifs de leur création : fournir une accessibilité à tous. Sans routes, la chasse, la pêche et les autres activités de développement se retrouvent quelque peu en otage, incluant les VHR.

Ce sont d'abord les pêcheurs et les chasseurs qui ont mis en valeur la forêt publique, ensuite sont venus les villégiateurs avec des exigences plus élevées. Ces derniers ont accepté avec le temps d'investir, tout comme leurs prédécesseurs, dans la forêt publique afin de s'offrir une qualité d'expérience en forêt qui se retrouve à la hauteur de leurs attentes.

Avec la décentralisation des pouvoirs vers les régions effectuée par le gouvernement en place, il y a maintenant un nombre considérable de nouveaux acteurs qui veulent, eux aussi, exploiter le territoire public. Nous croyons donc qu'il est tout à fait honorable de faire de nouveaux développements en harmonie avec les bâtisseurs de ces territoires convoités que sont les zecs. Les utilisateurs se sont donné des règles pour bien fonctionner en communauté. Ce que ceux-ci désirent, c'est de perpétuer cette expérience avec la même qualité qu'ils ont toujours recherchée et maintenue.

La location de baux de villégiature sur les zecs rapporte directement à l'état plus de 2,2 millions de dollars par année au gouvernement québécois. Les retombées économiques liées à l'usage de ces chalets et abris sont estimées par le MRNF à plus de 62 millions de dollars annuellement. Les résultats d'un sondage auprès de cette clientèle démontrent que la paix et le calme sont les aspects les plus importants recherchés par les occupants des territoires de zecs. La prise de poissons et l'abattage d'un gibier ne se situent qu'au 4^e rang des priorités recherchées.

En tant que gestionnaires responsables, à l'écoute de leurs membres, les gestionnaires de zecs doivent préserver cette paix et ce calme tant recherchés par leur clientèle fidèle. Si cette priorité d'expérience en forêt disparaît, c'est une bonne part des millions en retombées économiques qui en souffrira. Un choix de société s'impose et il devient urgent de mieux encadrer la pratique des VHR au Québec.

La culture québécoise porte à croire que l'accès à la forêt publique est gratuit. C'est faux. Les gens qui y vivent depuis longtemps se sont donnés des règles au fil des ans. Conséquemment, le fait de revendiquer la gratuité de passage pour circuler de manière désordonnée dans ces joyaux naturels de paix et de calme, et ce parfois même pendant les périodes du gel et du dégel, fonde des craintes justifiées auprès des villégiateurs locataires du gouvernement. Ceux-ci investissent en moyenne chaque année plus de 3 millions de dollars dans l'entretien minimal d'un peu plus de la moitié des 30 000 km de chemins forestiers publics présents dans les zecs. Ces dernières sont des grands territoires de plusieurs centaines de kilomètres carrés en moyenne. Il devient donc difficile de les contourner.

Une planification des sentiers reconnus doit se faire en concertation avec les personnes, morales ou physiques, qui sont déjà présentes sur le territoire public et qui contribuent à son plein développement. Circuler sur une base équitable dans ces territoires est, selon nous, la seule solution envisageable à quelle échéance que ce soit.

La route, ça se partage, ... les coûts d'entretien aussi.

4.3 Santé publique et environnement

Les véhicules hors route sont passés de véhicules utilitaires à véhicules purement récréatifs. Le bruit et les gaz d'échappement émis par les VHR sont décriés par bien de gens. Nous ne répèterons donc pas ici de bons arguments que d'autres sauront très bien vous faire valoir.

Nous voudrions toutefois ajouter que la poussière soulevée par les VTT est un irritant très souvent prononcé par les membres de zecs. Nous croyons qu'une signalisation adéquate pourrait sensibiliser les quadistes à l'approche d'une zone de villégiature, une zone de récréation importante ou à l'approche de ponts et ponceaux.

Il faut aussi souligner que lorsque des gens ne sont que de passage sur un territoire, ils portent très souvent une moins grande attention aux impacts de leur passage. L'abandon de déchets, l'érosion des sols et la dégradation de la chaussée sont des exemples marquants soulignant le passage de VHR, particulièrement pour les quads. Sans réel lien d'appartenance au territoire, le comportement des gens laisse trop souvent à désirer.

La preuve que la circulation en VHR n'est actuellement pas sans conséquence sur le milieu et sur la faune, les parcs gouvernementaux interdisent la circulation récréative en VHR sur leur territoire. Les réserves fauniques gouvernementales possèdent, quant à elles, un règlement leur permettant d'interdire la circulation en VTT et une majorité de ces territoires utilise ce pouvoir réglementaire. Si le gouvernement se donne lui-même de tels pouvoirs sur ses propres territoires à statut particulier, il y a lieu de croire que la circulation actuelle de VHR est chaotique.

4.4 Sécurité

Le principal facteur qui use les chemins forestiers est d'abord les véhicules, et ensuite le comportement des conducteurs. Dans une réalité où les véhicules sont de plus en plus nombreux, que la taille des cylindrés augmente et conséquemment le poids aussi, les risques d'usures et la perte de sécurité sur les chemins se voient augmenter en flèche.

Par expérience, les gestionnaires de zecs ont constaté au fil des ans que les quads possèdent des capacités supérieures d'usure des chemins; il devient donc dans ce cas carrément absurde d'offrir un rabais, voire même une gratuité, à ceux qui contribuent à sa dégradation. Évidemment, le comportement du conducteur y joue pour beaucoup et c'est pour cela qu'un énorme travail d'information et d'éducation reste à faire dans ce domaine.

Néanmoins, une cohorte de 20 quads se suivant et roulant de manière responsable dans les chemins forestiers crée sans équivoque des irrégularités dans la chaussée. La venue croissante de ce type de véhicule a fait augmenter en flèche les remarques de nos membres quant à la qualité de l'entretien des chemins.

Fait à noter, la chasse au gros gibier est une activité très prisée par les Québécois. Pour une période de 2 à 3 semaines chaque automne, les chasseurs pratiquent leur activité préférée. Il faut poursuivre la sensibilisation des quadistes à limiter leur déplacement en forêt pendant cette période.

L'utilisateur de VHR qui connaît les autres utilisateurs du réseau routier forestier évitera de les gêner et vice-versa, ou alors il le fera en toute connaissance de cause et pourra alors être rangé parmi les 8 à 10 % des irréductibles (pourcentage incompressible).

Malgré les nombreuses publicités du ministère des Transports du Québec qui incitent tous les usagers de la route à « partager la route avec courtoisie », force est d'admettre que la grande majorité des usagers motorisés, particulièrement en forêt, ne l'a pas encore compris et encore moins intégré.

L'absence de courtoisie et de partage de la route mène rapidement à des conflits d'usage. Pour l'ensemble des acteurs du milieu forestier (villégiateurs, chasseurs, pêcheurs, quadistes, motoneigistes, exploitants forestiers, pourvoyeurs, etc.), il n'existe pas d'autres solutions que le dialogue, la sensibilisation et l'éducation de l'ensemble des conducteurs de véhicules moteurs.
--

4.5 Tourisme

La preuve n'est plus à faire que les zecs sont en faveur du développement régional puisqu'elles sont parmi les acteurs majeurs et reconnus depuis de nombreuses années. Par expérience, le développement stimule bien des intérêts. Toutefois, cela doit se faire en harmonie avec les acteurs déjà en place et des règles d'encadrement doivent chapeauter le tout afin d'éviter les conflits de tout ordre. La mode est au développement durable. Il ne faut donc pas développer pour développer.

Le défi demeure d'intégrer la croissance touristique engendrée par les propriétaires de VHR aux réalités durables des régions.

Tel que mentionné précédemment, les membres de zecs détenant des baux de villégiature rapportent des retombées économiques de plusieurs millions de dollars par année au gouvernement. Si ces coins de tranquillité et retrait urbain perdent leur nature et leur vocation, les gens quitteront progressivement et tout simplement les territoires. L'économie régionale ressortira gagnante de ce développement si l'intégration de nouvelles activités se fait dans l'harmonie et dans un encadrement bien défini dès le départ. Actuellement, nous percevons passablement d'improvisation en regard du développement des activités liées aux VHR.

5- Protocole d'entente FQCQ-FQGZ

Tout d'abord, nous tenons à souligner que nous ne partageons absolument pas certaines affirmations contenues dans le document de consultation publique, particulièrement à la page 17. Il est tout à fait faux de croire que les VHR subissent une double tarification sur les territoires de zecs. Aucune redevance du produit de la vente de carte de membre, de vignettes fédératives ou d'immatriculation ne revient aux gestionnaires de zecs pour l'entretien des chemins dont ils ont la charge. Si quelqu'un quelque part vend aux propriétaires de VHR des droits de circulation pour l'ensemble des terres, quelle qu'en soit leur tenure, et ce, sur l'ensemble du Québec, et bien c'est vers ces personnes qu'il faut corriger l'argument de vente erroné. Nier cette erreur de vente laisse croire qu'une double tarification existe pour le VHR dans les zecs. Pour que cette affirmation soit vraie, il faudrait qu'une redevance soit transmise aux gestionnaires de zecs afin d'entretenir les chemins empruntés par les VHR sur leur territoire.

Deuxièmement, il est hautement insultant pour les gestionnaires bénévoles de zecs que le ministère des Transports laisse croire que l'entretien des chemins pour le transit des quads dans les zecs soit effectué par la Fédération Québécoise des Clubs Quads (FQCQ). Cette affirmation est complètement fausse, déinforme la population et démontre à la limite un parti pris, et ce, de la part même du ministère chargé de cette consultation publique...

Maintenant que les mises au point sont faites, nous tenons à vous signaler que nous vivons actuellement la première année d'un protocole d'entente fragile liant notre Fédération à celle de la FQCQ. Le but de cette entente est de permettre la circulation transitoire de quads pour les membres de la FQCQ qui ne font que traverser le territoire de certaines zecs. Cette entente a été très difficile à négocier et encore plus à « vendre » à nos membres. Elle leur a été présentée comme étant « la moins pire des solutions ».

Cette première année d'application du protocole demande beaucoup d'adaptation et ne se fait pas sans tracas. À notre avis, la FQCQ n'a pas réussi à bien informer à temps ses membres quant au contenu de cette entente. Après la signature du protocole, la FQGZ a fait ses devoirs. La FQCQ semble avoir laissé aller la chose, savourant virtuellement leur entente. Notre courte expérience d'application laisse entrevoir que les quadistes connaissent très mal cette entente ou ne se soucient guère de celle-ci et circulent comme bon leur semble sans respecter le protocole, les règles de zecs, etc. De l'intimidation à répétition par les quadistes dans plusieurs postes d'accueil de zecs est tout fait inacceptable en 2005. Comme la répression est une solution à des problèmes ponctuels, nous souhaitons que le respect mutuel puisse mener à bien ce déséquilibre comportemental et inadmissible de la part de beaucoup trop de quadistes. Un énorme travail d'éducation et de sensibilisation demeure à faire auprès de cette clientèle.

Depuis quelques jours, la situation semble se stabiliser. Néanmoins, nous anticipons démontrer, chiffres à l'appui, une possible perte financière à la suite de cette entente. Si cela s'avérait le cas, il faudrait revoir cette entente provisoire afin qu'elle devienne une réelle entente de développement durable. La FQGZ ne voit pas pourquoi une telle entente pourrait être maintenue telle quelle si elle ne permet qu'exclusivement le développement, mais pas la durabilité qui devrait s'y rattacher.

6- Mise au point concernant les sentiers, les chemins publics et les droits des VHR

Nous croyons approprié d'apporter dans ce mémoire des précisions concernant certains agissements des patrouilleurs de VHR, plus particulièrement des motoneigistes.

Si un utilisateur de zec a payé ses frais de circulation (quotidiens ou annuels), il peut circuler partout sur le territoire de cette zec. Les utilisateurs qui possèdent un droit de circulation annuel possèdent le droit de circuler TOUTE l'année, incluant l'hiver.

Tant et aussi longtemps que l'utilisateur de zec (qui a payé ses droits) demeure sur un chemin de zec, il n'a pas à posséder sa vignette de la FCMQ (Fédération des clubs de motoneigistes québécois), quoiqu'en pense les motoneigistes. La raison est simple : les chemins des zecs sont des chemins publics et les clubs de motoneige ne possèdent pas le pouvoir de tarifer sur les chemins publics. Les patrouilleurs de sentiers de motoneige peuvent émettre des infractions sur les SENTIERS reconnus par la FCMQ, mais PAS sur les sentiers de motoneige qui empruntent l'emprise d'un CHEMIN ou d'un ancien chemin de zec.

Un club de VHR, la FQCQ ou la FCMQ NE PEUT PAS empêcher un utilisateur de VHR, quelle que nature qu'il soit, qui a payé ses droits de circulation (quotidiens, annuels ou de transit) de circuler sur les chemins des territoires de zecs. Toutefois, un club ou la FCMQ peut empêcher un VHR de quelle que nature qu'il soit, de circuler DANS ses propres sentiers qui ne sont pas sur des chemins publics et pour lesquels ils possèdent soit un bail d'exclusivité émis par le MRNF, soit une entente avec un propriétaire terrien.

Nous croyons que ces explications devraient être diffusées par le ministère des Transports du Québec auprès de la clientèle des clubs, de patrouilleurs et des fédérations de VHR puisqu'il y a encore beaucoup trop de patrouilleurs qui induisent les membres de zecs en erreur. Un membre d'une zec ne doit pas se voir imposer une véritable double tarification pour se rendre à son chalet privé sur terres publiques en empruntant des chemins qui sont, eux aussi, publics.

7- Conclusion

Même si la forêt publique appartient à tous, elle n'est pas gratuite. Il est normal que les occupants légitimes du territoire veuillent réduire la nuisance engendrée par un trafic grandissant des VHR. Rappelons-le, les gens vont en forêt pour trouver une paix et un calme perdus en ville.

Ce sont les chasseurs et les pêcheurs qui ont payé de leurs poches depuis près de trois décennies l'entretien du réseau routier forestier québécois. Les membres des zecs se sont données des règles en bonne et due forme pour se voir permettre une qualité d'expérience en forêt la plus agréable possible. Conséquemment, les zecs ont mis en place un système légal de perception monétaire pour maintenir en valeur leur territoire. Nier ce fait serait de reculer de 27 ans pour reprendre l'exercice et enfin aboutir à la même solution dans quelques années. Nous le croyons fermement.

Il est urgent d'établir un cadre légal plus serré pour permettre une utilisation plus respectueuse, mieux encadrée des VHR, et ce, en harmonie avec toute la collectivité. Pourquoi ne pas commencer en respectant les règles mises en place légalement par les utilisateurs gestionnaires et bénévoles?

Il faut aussi respecter les autres utilisateurs de la forêt publique ainsi que leurs activités. Les pêcheurs n'ont pas à subir les sarcasmes et les bruits des promeneurs; les chasseurs, qui ont beaucoup communiqué sur le sujet, n'ont pas à se faire insulter par les antichasses. L'information et la courtoisie sont les deux pistes essentielles, une démarche de société qui doit s'enclencher dès maintenant.

<p>C'est en consolidant le réseau routier forestier actuel et en faisant un énorme travail d'éducation et de sensibilisation qu'une majorité de problèmes engendrés par les VHR en territoire forestiers se régleront. Si le gouvernement l'a fait pour le port obligatoire de la ceinture de sécurité et à l'égard de l'alcool au volant, nous sommes confiants qu'il pourra le faire pour mieux encadrer la pratique de circulation en VHR.</p>
