

**TRAVAILLONS ENSEMBLE
POUR BÂTIR UN AVENIR
PLUS SÛR**



**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR
LES VÉHICULES TOUT-TERRAIN DU
NOUVEAU-BRUNSWICK**

Rapport du groupe de travail sur les véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick

ISBN: 1-55236-619-7

2001

CNB 819

TABLE DES MATIÈRES**RÉSUMÉ**

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS FINALES	7
INTRODUCTION	11
MÉTHODOLOGIE	13
PRÉCISION DES TERMES	13
RÉACTIONS SOUMISES AU GROUPE DE TRAVAIL	13
SURVOL DE L'INDUSTRIE DU VÉHICULE TOUT-TERRAIN	15
IMMATRICULATIONS	15
PROFIL DE L'UTILISATION DES VÉHICULES TOUT-TERRAIN	16
UTILISATION DU VÉHICULE À DES FINS D'EMPLOI	17
UTILISATION POUR UNE ACTIVITÉ RÉCRÉATIVE DE PLEIN AIR	17
IMPACT ÉCONOMIQUE DES ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES	18
COÛTS DES SOINS DE SANTÉ	21
ENJEUX ET PRÉOCCUPATIONS CONCERNANT L'UTILISATION DES VÉHICULES TOUT-TERRAIN	22
ACTES D'INTRUSION SUR LES BIENS-FONDS PUBLICS ET PRIVÉS	22
SÉCURITÉ PUBLIQUE	24
DOMMAGES ENVIRONNEMENTAUX	29
APPLICATION DE LA LOI	36
LÉGISLATION	39
RÉSEAU DE SENTIERS	43
SENSIBILISATION	46
RECOMMANDATIONS	49
SÉCURITÉ PUBLIQUE	49
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	51
APPLICATION DE LA LOI	52
LÉGISLATION	52
RÉSEAU DE SENTIERS	53
FORMATION	54
FINANCEMENT	55
ANNEXE A	56
MANDAT, GROUPE DE TRAVAIL SUR LES VÉHICULES TOUT-TERRAIN, HIVER 2000	56
ANNEXE B	58
PARTICIPANTS DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES VTT	58

ANNEXE C	59
PRÉSENTATIONS : ENJEUX, PRÉOCCUPATIONS ET RECOMMANDATIONS	59
ANNEXE D	60
PRÉSENTATIONS ET MÉMOIRES OFFICIELS AU GROUPE DE TRAVAIL PAR LES ORGANISATIONS ET MINISTÈRES	60
ANNEXE E	61
COÛTS DES SOINS DE SANTÉ	61
ANNEXE F	62
VOLS ET ACTES D'INTRUSION : RÉPERCUSSIONS POUR LES PROPRIÉTAIRES FONCIERS ET L'INDUSTRIE	62
ANNEXE G	63
DONNÉES DE SANTÉ CANADA	63
ANNEXE H	65
COMMISSION DE LA SÉCURITÉ DES PRODUITS POUR LE CONSOMMATEUR, WASHINGTON, DC SONDAGE SUR LES BLESSURES	65
ANNEXE I	66
PROGRAMME DE PROTECTION DES BASSINS HYDROGRAPHIQUES MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES GOUVERNEMENTS LOCAUX	66
QU'EST-CE QU'UN SECTEUR PROTÉGÉ	66
QUELS BIENS-FONDS SONT TOUCHÉS PAR LA DÉSIGNATION DE LA MARGE DE RETRAIT DES COURS D'EAU	66
ANNEXE J	71
STATISTIQUES SUR L'APPLICATION DES LOIS	71
ANNEXE K	73
COMPARAISON DES LOIS PROVINCIALES ET TERRITORIALES SUR LES VÉHICULES TOUT-TERRAIN	73
ANNEXE L	79
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	79
ANNEXE M	82
PROGRAMME DE PERMIS EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LA MODIFICATION DES COURS D'EAU	82
COMMENT LE RÈGLEMENT EST-IL APPLIQUÉ	83
ANNEXE N	84
REGROUPEMENT DES RECOMMANDATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES VÉHICULES TOUT-TERRAIN	84

I. RÉSUMÉ

Le ministre de la Sécurité publique, Milton Sherwood, a annoncé la création d'un Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain (VTT) le 30 novembre 2000. L'annonce faisait partie d'un des engagements pris par le gouvernement dans le discours du trône.

Un certain nombre de facteurs ont contribué aux pressions exercées pour l'établissement du Groupe de travail : nombre accru des mortalités, utilisation non autorisée des véhicules tout-terrain, inquiétudes concernant les dommages à l'environnement, exploitation accrue du poisson et de la faune, menace pour les zones sensibles, les espèces en danger et leur habitat, occasions accrues d'incidents d'actes criminels et d'actes d'intrusion sur les biens privés et confrontations avec les propriétaires fonciers privés et autres utilisateurs à des fins récréatives.

Le mandat du Groupe de travail était d'avoir des discussions et de formuler des recommandations sur les points suivants : sécurité publique, réseau de sentiers, impact environnemental et modifications législatives. Le ministère de la Sécurité publique est l'organisme responsable du Groupe de travail et un certain nombre d'organismes non gouvernementaux et les ministères du gouvernement ont nommé des représentants dans leur secteur particulier pour participer au Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.

On a sollicité des commentaires du public par voie de communiqués, et le public pouvait également soumettre ses commentaires par télécopieur, par courrier électronique ou par courrier ordinaire. Entre décembre 2000 et juin 2001, le Groupe de travail a reçu 56 mémoires qui représentaient les points de vue de 94 particuliers ou organismes.

Le Groupe de travail s'est réuni neuf (9) fois entre décembre 2000 et juin 2001. En outre, un sous-comité des recommandations s'est réuni une fois. Le présent rapport livre un résumé de la consultation des intervenants, de la recherche, des exposés et des mémoires soumis par les intervenants et le grand public qui s'intéressent directement aux questions sur lesquelles s'est penché le Groupe de travail.

Le nombre d'immatriculations de véhicules tout-terrain a augmenté de plus de 50 p. 100 en 1997-1998 à 2000-2001, toutefois, aucune étude exhaustive de l'utilisation de ces véhicules au

Nouveau-Brunswick n'a été entreprise. Même s'il est reconnu qu'un certain nombre d'organismes gouvernementaux et non gouvernementaux et de particuliers utilisent des véhicules tout-terrain relativement à leur travail, l'utilisation de ces véhicules à des fins récréatives était le principal sujet préoccupant le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.

Un sondage sur l'importance de la nature pour les Canadiens a révélé que les résidents du Nouveau-Brunswick avaient dépensé un total de 208,2 millions de dollars pour des activités reliées à la nature en 1996. On peut conclure que la participation à des loisirs reliés à la nature a des retombées économiques importantes. Toutefois, l'utilisation des véhicules hors route représente un infime pourcentage seulement de cette activité économique très importante, mais peut causer des dommages considérables aux zones naturelles et avoir des effets néfastes sur la jouissance de ces zones pour d'autres activités reliées à la nature.

Le ministère de la Santé et du Mieux-être a signalé un nombre important de séjours hospitaliers et de chirurgies de jour liés aux accidents de véhicules tout-terrain, et indiqué que le coût relatif était de 252 378 \$ pour 1998-1999 et de 340 888 \$ pour 1999-2000. Un examen rétrospectif de la banque de données sur les traumatismes concernant les admissions liées aux véhicules tout-terrain à l'Hôpital régional de Saint John a révélé que 106 patients avaient été admis à l'Hôpital régional de Saint John à la suite d'accidents comportant des véhicules tout-terrain pendant la période d'étude. Les cas admis liés aux véhicules tout-terrain à l'unité des soins intensifs (45) coûtent à l'Hôpital régional de Saint John environ 128 297 \$ pour les coûts de soins intensifs, et on a estimé que sept (7) patients, qui auraient besoin de soins de longue durée et de soins continus, coûteraient à la province de 10,5 \$ à 28 millions de dollars.

Un thème qui est souvent revenu dans les mémoires et les exposés présentés au Groupe de travail est l'accès illégal des véhicules tout-terrain aux biens-fonds publics et privés; les véhicules tout-terrain créent une nuisance qui représente un danger pour la santé ou causent des dommages considérables à l'environnement et aux propriétés. Une des inquiétudes du Groupe de travail est le niveau de frustration exprimé par les propriétaires

fonciers à cet égard et les altercations physiques qui pourraient découler d'une tentative pour exprimer ces frustrations.

L'augmentation des ventes des véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick a été suivie d'une augmentation du nombre d'accidents signalés. Environ 75 % de 1996 à 2000. Les taux moyens du Nouveau-Brunswick/100 000 pour les hospitalisations liées aux véhicules tout-terrain fondés sur les groupes d'âge ont dépassé les taux moyens nationaux pour chaque groupe d'âge. Les plus hauts taux moyens/100 000 s'appliquaient au groupe des 15 à 19 ans à 28,9. Les études canadiennes et américaines ont révélé les facteurs de risque suivants associés à l'utilisation des véhicules hors route : vitesse excessive, mauvais appareils et non-utilisation des casques, manque d'expérience et abus de l'alcool.

En plus des préoccupations concernant les actes d'intrusion et la sécurité publique, les véhicules tout-terrain permettent d'accéder à des régions de la province qui ne sont pas normalement accessibles par d'autres modes de transport motorisés. Cela a un effet négatif sur l'environnement, le poisson et la faune, et les propriétaires fonciers privés. Les préoccupations suivantes concernant l'utilisation des véhicules tout-terrain dans les secteurs suivants ont été mentionnées : terres agricoles et lots boisés, zones côtières, espèces en danger, emprises routières, pollution créée par le bruit et la poussière, zones protégées, zones sensibles, eau de surface, corridors de services publics, cours d'eau et milieux humides.

L'utilisation accrue des véhicules tout-terrain soulève des inquiétudes au sujet des occasions accrues d'incidents d'actes criminels et d'actes d'intrusion sur les biens-fonds privés, et les confrontations avec les propriétaires privés et d'autres utilisateurs à des fins récréatives. Le nombre d'appels reçus par la GRC concernant la Loi sur les véhicules tout-terrain a augmenté d'environ 103,9 % de 1995-2000 et de 159,1 % au cours des quatre dernières années (1996-2000). Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a enregistré 660 infractions à la *Loi sur les véhicules tout-terrain* pour l'exercice financier 2000-2001. De ce total, 606 avertissements ont été émis. Toutefois, ces données sont biaisées par l'application spéciale aux motoneiges de la nouvelle législation du permis obligatoire pour les sentiers.

Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie estime toutefois que ces données sont incomplètes et ne mesurent pas vraiment l'étendue de l'activité illégale liée à l'utilisation des véhicules tout-terrain. On pense aussi que le personnel d'application de la loi n'a pas à sa disposition la législation, la main-d'œuvre ou l'équipement dont il a besoin pour pouvoir assurer la conformité par tous les conducteurs de véhicules tout-terrain. La police municipale et le Service canadien de la faune ont signalé des problèmes semblables en ce qui a trait à l'application de la loi.

Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie et la GRC ont également étudié les différents types de besoins d'application de la loi et proposé des modèles d'application. Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a déterminé que pour assurer un niveau adéquat d'application de la loi concernant l'environnement et les sentiers, il aurait besoin d'un total de douze (12) autres postes équivalents à temps plein qui seraient répartis dans quatre (4) régions. Afin de déterminer un modèle de prestation de service minimum pour une approche continue, proactive et directe en matière d'application de la loi et relativement au réseau de sentiers provincial, la GRC propose ce qui suit : un coordonnateur provincial des sentiers et un coordonnateur de l'application de la loi sur les sentiers. Ces deux organismes font remarquer toutefois que les pressions accrues qu'exerceront les recommandations du Groupe de travail et la réponse du gouvernement ne peuvent pas être déterminées pour le moment.

Plusieurs mémoires et exposés présentés au Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain ont soutenu qu'il faut apporter des modifications à la loi et aux règlements pour donner aux agents de la paix les outils dont ils ont besoin pour appliquer la loi. En plus du *Code criminel* et d'autres lois fédérales, plusieurs lois provinciales sont utilisées actuellement pour l'application de la loi à la conduite des véhicules tout-terrain et à la protection de l'environnement.

À la suite des exposés et des mémoires présentés au Groupe de travail concernant les nombreuses questions et préoccupations touchant l'utilisation des véhicules tout-terrain, la plupart des membres du Groupe de travail et des présentateurs ont reconnu le besoin d'un réseau approuvé pour les

véhicules tout-terrain. Les propriétaires d'un véhicule tout-terrain auraient ainsi un lieu où conduire le véhicule légalement, sans nuire à l'environnement et aux propriétaires fonciers et cela réduirait les conflits avec les autres utilisateurs du réseau de sentiers.

Le Groupe de travail a reçu et étudié plus de 100 recommandations. Une approche consensuelle a été adoptée pour choisir les principales recommandations. Les domaines d'intervention considérés comme les plus pratiques pour réduire l'impact de l'utilisation des véhicules tout-terrain sont regroupés dans sept secteurs : sécurité publique, protection de l'environnement, application de la loi, législation, réseau de sentiers, sensibilisation et financement. Certaines recommandations peuvent être réalisées dans l'immédiat; toutefois, d'autres exigeront une enquête plus approfondie de la part du gouvernement pour déterminer si elles peuvent être mises en œuvre.

Les intervenants sont fortement d'avis que les questions soulevées dans ce rapport relativement à l'utilisation des véhicules tout-terrain dans la province du Nouveau-Brunswick ont été ignorées par le gouvernement pendant trop longtemps. Ils pensent également qu'aucun de ces secteurs en soi n'offre une solution aux problèmes soulevés. Les recommandations sont par conséquent numérotées pour en faciliter la consultation. Il importe grandement que le gouvernement étudie l'ensemble des recommandations puisqu'une seule recommandation n'aura pas un très grand impact ou n'apportera pas une solution crédible. Voici un résumé des recommandations finales du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS FINALES

1. Que le gouvernement du Nouveau-Brunswick encourage la création d'une autorité privée des sentiers et des couloirs de verdure.
2. Que tout programme créé à la suite de ce Groupe de travail soit accompagné d'indicateurs d'évaluation du rendement appropriés pour permettre l'évaluation.

SÉCURITÉ PUBLIQUE

3. Que les jeunes âgés de 14 à 16 ans soient tenus d'obtenir un permis d'apprentissage pour la conduite des véhicules tout-terrain et la permission de leurs parents pour un tel permis. Le permis d'apprentissage devrait être obtenu uniquement aux conditions suivantes :
 - le candidat doit avoir suivi avec succès un cours de formation approuvé par le Conseil canadien de la sécurité;
 - le candidat doit être surveillé en tout temps par un parent ou un tuteur qui a suivi avec succès un cours de formation approuvé par le Conseil canadien de la sécurité et qui a un permis de conduire valide;
 - la grosseur du véhicule tout-terrain conduit ne doit pas dépasser la taille recommandée pour l'âge par le fabricant.
4. Que toute personne âgée de 16 ans ou plus soit tenue d'obtenir un permis de conduite valable auquel une catégorie supplémentaire est ajoutée pour les véhicules tout-terrain, et doive avoir suivi avec succès un cours de formation approuvé par le Conseil canadien de la sécurité, dans les trois ans de l'adoption d'une telle disposition.

Compte tenu du nombre de personnes qui devraient suivre une formation du Conseil canadien de la sécurité dans les trois ans de l'adoption d'une telle disposition, le Groupe de travail n'a pas pu arriver à un consensus sur les droits acquis pour les conducteurs des véhicules tout-terrain. Il est recommandé que le gouvernement étudie davantage la question pour déterminer qui devrait suivre une formation obligatoire.

5. Qu'il soit obligatoire d'obtenir une assurance responsabilité personnelle pour tous les véhicules tout-terrain, à moins que le véhicule soit conduit sur un terrain appartenant au conducteur.
6. Que nul ne conduise un véhicule tout-terrain à moins que ce véhicule soit muni de phares et de feux arrière adéquats, qui doivent fonctionner de façon continue.
7. Que l'équipement original réglant le niveau de bruit sur les véhicules hors route ne soit pas enlevé ou remplacé, étant reconnu qu'il pourrait

- s'avérer nécessaire de faire une exception pour les véhicules utilisés relativement aux activités spéciales des véhicules tout-terrain.
8. Qu'au Nouveau-Brunswick, les plaques d'immatriculation soient uniformisées, que le lettrage soit uniforme avec le lettrage et les plaques utilisés sur tous les véhicules motorisés, et que les plaques soient installées sur l'avant et l'arrière du véhicule tout-terrain.
 9. Que la province du Nouveau-Brunswick étudie avec les autres administrations la possibilité d'une plaque uniformisée pour les véhicules tout-terrain dans l'ensemble du Canada.
 10. Que nul conducteur d'un véhicule tout-terrain ne transporte un passager ou un occupant en conduisant un véhicule tout-terrain dans la province du Nouveau-Brunswick à moins :
 - a) que le véhicule soit conçu et équipé par le fabricant pour transporter plus d'une personne; ou
 - b) que la personne autre que le conducteur soit assis sur un siège fixé au véhicule conçu ou approuvé par le fabricant du véhicule auquel ce siège est fixé.
 11. Qu'un effort particulier de sensibilisation et d'application de la loi soit entrepris et poursuivi immédiatement pour réduire le nombre d'accidents et interdire l'utilisation des véhicules tout-terrain comme véhicules « routiers ».
 12. Qu'un comité de sécurité des véhicules tout-terrain soit établi avec la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick et les autres intervenants afin de coordonner et de promouvoir les programmes de formation et de sensibilisation.
 13. Que le ministère de la Santé et du Mieux-être travaille avec les corporations de soins de santé pour recueillir et enregistrer les données à l'échelle de la province relativement aux blessures causées par des accidents de véhicules hors route, aux visites aux services d'urgence, aux séjours hospitaliers, aux coûts des soins de santé, de façon à pouvoir fournir un rapport distinct pour chaque type de véhicule hors route.

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

14. Que la province du Nouveau-Brunswick limite les aménagements de nouveaux sentiers dans les zones des bassins hydrographiques d'eau potable et les secteurs des champs de captage de l'eau potable.
15. Que la province du Nouveau-Brunswick limite l'aménagement des nouveaux sentiers dans les zones environnementalement sensibles, et tienne compte des terres humides, de la faune, des populations de poissons, des zones naturelles, des espèces menacées, des espèces en danger, des espèces rares et de l'habitat côtier.
16. Que la loi limite l'utilisation des véhicules tout-terrain aux sentiers désignés, des exceptions légitimes étant prévues, par exemple pour l'application de la loi, l'emploi, la recherche et le sauvetage et la suppression des incendies.
17. Qu'un programme de formation et de sensibilisation soit élaboré relativement aux répercussions environnementales que peut avoir l'utilisation des véhicules tout-terrain.

APPLICATION DE LA LOI

18. Qu'un programme d'application de la loi soit élaboré et mis en œuvre et que le mandat de ce programme soit de donner suite aux recommandations du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.
19. Que la province identifie clairement les organismes (municipaux, régionaux ou provinciaux) qui sont responsables de l'application de la loi concernant les problèmes signalés par le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.
20. Que les organismes d'application de la loi fassent la collecte de données relativement aux infractions commises dans la conduite des véhicules hors route, afin de mieux évaluer les résultats de l'application de la loi.
21. Qu'un programme de formation soit élaboré et mis en œuvre pour le personnel de l'application de la loi, un tel programme devant inclure mais non exclusivement la sécurité du conducteur, les questions environnementales et la législation.

LÉGISLATION

22. Que la province examine la pertinence de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* et la mette à jour afin de la rendre compatible avec les autres lois pertinentes.
23. Que la province examine toutes les lois provinciales actuelles et les directives qui s'appliquent aux véhicules hors route et les questions apportées à l'attention du Groupe de travail.
24. Que la province définisse un véhicule tout-terrain dans la loi afin de reconnaître les caractéristiques de conduite uniques de ces véhicules par rapport aux motoneiges et aux autres véhicules hors route, en tenant compte de la restriction relative au poids et à la dimension appropriés.
25. Que la province examine et modifie au besoin la définition du terme route dans la *Loi sur les véhicules tout-terrain* pour faciliter l'aménagement de sentiers.
26. Que la province envisage d'accorder aux municipalités, l'autorité municipale d'adopter des arrêtés relativement à l'utilisation des emprises de route à l'intérieur de leurs limites.
27. Que la province adopte de nouvelles lois afin de donner aux organismes d'application de la loi les outils dont ils ont besoin pour régler de façon efficace les problèmes créés par l'utilisation des véhicules tout-terrain, y compris mais non exclusivement :
 - a) possibilité de donner des contraventions pour toutes les infractions;
 - b) imposition de sanctions qui sont un facteur dissuasif important;
 - c) liens entre toutes les pénalités prévues dans la présente loi et le permis de conduire du véhicule à moteur du conducteur;
 - d) un véhicule hors route conduit en violation de cette Loi pouvant être saisi immédiatement par un agent d'application de la loi;
 - e) obligation pour un propriétaire d'un véhicule de fournir le nom et l'adresse d'un conducteur qui aurait commis une infraction;
 - f) lien entre la responsabilité de la conduite d'un véhicule hors route en violation de cette Loi

et le parent ou le tuteur des personnes âgées de moins de 19 ans.

RÉSEAU DE SENTIERS

28. Nul ne doit conduire un véhicule tout-terrain dans la province du Nouveau-Brunswick sans l'autorisation du propriétaire foncier.
29. Nul ne doit conduire un véhicule motorisé sur des terres qui n'appartiennent pas au conducteur ou au propriétaire du véhicule ou sur un sentier ou un chemin non routier qui est limité à la circulation des piétons ou des animaux. Une personne est coupable de conduite illégale d'un véhicule sur un sentier si elle conduit un véhicule motorisé sur un sentier pédestre, de randonnée, de cyclisme, de raquette, de ski de fond ou une piste d'équitation, y compris mais non exclusivement Sentier NB Trail, le Sentier transcanadien et le Sentier international des Appalaches, sans l'autorisation du propriétaire foncier.
30. Nul ne doit conduire un véhicule motorisé autre qu'une motoneige sur les terres qui sont des sentiers aménagés pour motoneiges définis dans la Loi, à moins que cette utilisation ait été autorisée par la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick inc., ou à moins que cette utilisation soit nécessaire en raison d'une urgence liée à la sécurité des personnes ou de la propriété.
31. La désignation ou l'approbation de l'aménagement des sentiers devrait tenir compte des normes appropriées, de la planification, de la protection de l'environnement et de la sécurité du public.
32. Des systèmes de cartographie et d'identification provinciaux uniformes doivent être mis en œuvre pour tous les sentiers de véhicules tout-terrain désignés.
33. Les secteurs suivants doivent être étudiés en vue de leur utilisation dans le cadre du réseau de sentiers pour véhicules tout-terrain, la planification adéquate et l'autorisation du propriétaire foncier devant être assurées :
 - a) servitudes de services publics/servitudes;
 - b) emprises routières;
 - c) terres de la Couronne;
 - d) terres privées;

- e) terres fédérales;
- f) terres appartenant à des sociétés;
- g) terres ferroviaires privées;
- h) terres des Premières nations.

SENSIBILISATION

- 34. Des programmes de formation doivent être élaborés et mis en œuvre pour répondre aux besoins de formation susmentionnés.
- 35. Les fabricants et les concessionnaires doivent être encouragés à promouvoir l'utilisation environnementale responsable, sécuritaire et légale des véhicules tout-terrain dans leurs annonces et leur promotion.

FINANCEMENT

- 36. Un financement suffisant doit être assuré aux fins susmentionnées et le gouvernement et la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick doivent envisager les moyens suivants et tous autres moyens pour obtenir le financement nécessaire :
 - a) accroître les droits de permis et d'immatriculation;
 - b) donner une remise pour l'aménagement de sentiers;
 - c) remettre un laissez-passer pour les sentiers;
 - d) prélever des cotisations au point de vente;
 - e) prévoir un montant supplémentaire pour les déclarations de culpabilité;
 - f) obtenir l'appui du fabricant et de l'industrie des véhicules tout-terrain.

37. Vu le besoin immédiat d'assurer un niveau d'application de la loi adéquat, le gouvernement doit accorder la priorité au financement pour l'élaboration et la prestation d'un programme d'application de la loi ayant le mandat de donner suite aux recommandations du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.

38. Vu le besoin immédiat d'aménager des sentiers, un dépôt d'aménagement de sentiers doit être ajouté aux droits d'immatriculation et remis à la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc.

39. En plus de tout financement qui pourrait provenir de la remise de l'immatriculation, le gouvernement doit encourager la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. à étudier d'autres moyens pour obtenir du financement, y compris mais non exclusivement les moyens suivants :

- a) subventions ou dons privés;
- b) contributions des municipalités et des districts de services locaux.

1. INTRODUCTION

Le ministre de la Sécurité publique, Milton Sherwood, a annoncé la création d'un groupe de travail sur les véhicules tout-terrain le 30 novembre 2000.

L'annonce faisait partie d'un des engagements pris par le gouvernement dans le discours du trône d'encourager une utilisation sécuritaire et environnementalement responsable des véhicules tout-terrain.

Un certain nombre de facteurs ont contribué aux pressions exercées pour l'établissement du groupe de travail. Un de ces facteurs est le nombre accru des mortalités causées par des accidents de véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick; en 1999-2000, six mortalités liées aux véhicules tout-terrain sont survenues.

Actuellement, les endroits où les véhicules tout-terrain peuvent circuler sans enfreindre la loi sont très limités. La *Loi sur les véhicules tout-terrain* interdit la conduite des véhicules tout-terrain à l'intérieur de 7,5 mètres d'une chaussée ou de la partie utilisée par les véhicules à moteur. Les véhicules tout-terrain ne sont pas autorisés sur le réseau de Sentier Nouveau-Brunswick Trail à usage multiple, un sentier loué par la Fédération des clubs de motoneige du Nouveau-Brunswick inc. sur les terres de la Couronne ou autres réseaux de sentiers aménagés, et ont un accès limité aux terrains privés. La circulation non autorisée des véhicules tout-terrain dans ces secteurs est un problème croissant.

L'utilisation accrue des véhicules tout-terrain suscite des inquiétudes concernant les dommages pouvant être causés à l'environnement, l'exploitation accrue du poisson et de la faune, les menaces pour les zones sensibles, les espèces menacées d'extinction ou leur habitat, les risques accrus d'actes criminels et d'actes d'intrusion sur les biens privés et les confrontations avec les propriétaires fonciers privés et autres utilisateurs à des fins récréatives. En raison de ces inquiétudes, un degré accru d'application de la loi, de sensibilisation et de formation a été réclamé.

Le mandat (Annexe A) a été préparé et adopté par le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain qui a indiqué qu'un rapport final serait soumis au gouvernement en juin 2001. Le mandat du Groupe de travail est le suivant :

Le Groupe de travail a le mandat de tenir des discussions et de formuler des recommandations sur les points suivants : sécurité publique, réseau de sentiers, impact environnemental et modifications législatives.

Le ministère de la Sécurité publique était l'organisme responsable du Groupe de travail et a fourni tout le soutien nécessaire pour faciliter la recherche et la production du rapport final. M. Michael Connolly, sous-ministre adjoint, Division des services de sécurité, a été nommé président.

On a communiqué avec un certain nombre d'organismes non gouvernementaux et de ministères du gouvernement qui ont nommé un représentant de leur secteur particulier qui participe au Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain (voir Annexe B pour une liste des membres). D'autres organismes ainsi que le grand public ont été invités à faire connaître leurs préoccupations et à soumettre des recommandations au Groupe de travail.

2. MÉTHODOLOGIE

PRÉCISION DES TERMES

Aux termes de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* du Nouveau-Brunswick, un véhicule tout-terrain désigne :

« tout véhicule à moteur conçu et adapté pour l'usage hors route, et sans limiter la généralité de ce qui précède, s'entend également des motos hors route, des autodunes, des motoneiges et des machines amphibies, mais ne s'entend pas de tout véhicule qui a été conçu pour être utilisé ou qui est utilisé pour l'agriculture, la foresterie, les travaux miniers ou la construction, de tout véhicule immatriculé en vertu de la Loi sur les véhicules à moteur ou de tout véhicule exempté de l'application de la présente Loi par règlement. »

En présentant ce rapport, le Groupe de travail s'est concentré surtout sur les véhicules tout-terrain à trois roues¹ et à quatre roues. Toute référence à un véhicule tout-terrain dans le présent document est limitée à ces véhicules. Lorsque la référence inclut tous les véhicules définis comme des véhicules tout-terrain dans la Loi, cela sera clairement indiqué ou le terme véhicule hors route sera utilisé.

RÉACTIONS SOUMISES AU GROUPE DE TRAVAIL

Chaque membre du Groupe de travail a été invité à solliciter les réactions de son ministère ou des gens qu'il représentait et de présenter ces réactions verbalement ou dans des mémoires. Les membres du Groupe de travail ont utilisé les attributions, qui comprennent le mandat du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain, pour faciliter la communication et obtenir les réactions des membres de leur organisme. Le président a demandé aux membres du Groupe de travail de présenter des exposés formels lorsqu'il y avait lieu.

Des réactions ont été sollicitées à l'aide de communiqués qui ont été affichés sur le site web de Communications Nouveau-Brunswick à deux occasions, soit le 30 novembre 2000 et le 2 mars 2001. Le public pouvait également faire parvenir ses réactions par écrit en utilisant les moyens suivants : télécopieur, courrier électronique ou présentation d'un mémoire au président, ministère de la Sécurité

publique, par courrier ordinaire. Entre décembre 2000 et juin 2001, 56 mémoires ont été reçus; ces mémoires représentaient les points de vue de 94 particuliers ou organismes (voir Annexe C pour un résumé des enjeux, des préoccupations et des recommandations soulevés dans ces mémoires). Le président a envoyé une lettre pour accuser réception de chaque mémoire. Les extraits de ce mémoire serviront à faire valoir et à souligner les enjeux et les préoccupations cernés dans le présent rapport, toutefois nous tairons le nom de l'auteur pour protéger son identité et sa vie privée.

En plus de ceux qui ont été invités à présenter un mémoire au Groupe de travail, d'autres organismes ont demandé directement au président la permission de soumettre de l'information et des recommandations. Les membres du Groupe de travail ont précisé que chaque exposé devrait être accompagné d'un mémoire formel. L'Annexe D présente une liste des organismes et ministères, y compris les noms des membres du Groupe de travail, qui ont présenté un exposé écrit ou oral au cours d'un certain nombre de réunions.

Le Groupe de travail s'est réuni neuf (9) fois entre décembre 2000 et juin 2001. En outre, un sous-comité des recommandations s'est réuni une fois. Le présent rapport livre un résumé de la consultation des intervenants, de la recherche, des exposés et des mémoires soumis par les intervenants et le grand public qui s'intéressent directement aux questions sur lesquelles s'est penché le Groupe de travail. Toutefois, ce rapport ne se veut pas une analyse exhaustive de tous les enjeux de l'utilisation des véhicules tout-terrain, vu le délai accordé pour la réalisation de l'étude.

Le Groupe de travail a reçu et étudié plus de 100 recommandations concernant l'utilisation des véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick. Les recommandations sont réparties dans sept grands secteurs : sécurité publique, protection de l'environnement, application de la loi, législation, réseau de sentiers, sensibilisation et financement. On a adopté une approche consensuelle pour arriver aux principales recommandations sous chaque titre qui, d'après le Groupe de travail, répondaient aux enjeux et aux préoccupations cernés par les participants, les intervenants et le grand public.

¹ Il est reconnu que la vente des véhicules tout-terrain à trois roues est interdite au Canada, toutefois certaines personnes possèdent encore ces véhicules.

3. SURVOL DE L'INDUSTRIE DU VÉHICULE TOUT-TERRAIN

Le véhicule tout-terrain a été développé d'abord au Japon comme un véhicule de circulation entre la ferme et la ville dans des régions montagneuses isolées comme pendant les gels au printemps et pendant la saison des pluies, lorsque les chemins étaient impraticables pour les autres véhicules. Le véhicule tout-terrain est vite devenu un véhicule de loisir offrant un transport aux régions inaccessibles par d'autres modes motorisés de transport. Lorsque le véhicule tout-terrain a fait son apparition aux États-Unis dans les années 1970, il était vendu comme un véhicule de loisir.²

Fabricants et concessionnaires de véhicules tout-terrain

On compte six (6) fabricants non canadiens de véhicules tout-terrain, dont Arctic Cat, Honda, Kawasaki, Polaris, Suzuki et Yamaha. Bombardier, une compagnie canadienne, fabrique également des véhicules tout-terrain. La province du Nouveau-Brunswick compte 64 concessionnaires de véhicules tout-terrain.

IMMATRICULATIONS

La Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. a produit un document intitulé « Ventes, recettes et tendances » utilisant des données du ministère des Transports, du Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout-terrain (CCDVTT) et de Statistique Canada. Ce document porte sur les véhicules tout-terrain par rapport aux immatriculations des motoneiges et aux ventes de

véhicules tout-terrain par habitant. Parmi les provinces identifiées, c'est le Nouveau-Brunswick qui a enregistré le plus grand nombre de ventes d'unités par millier d'habitants, à 6,5, en 1998-1999.

Un rapport compilé par le ministère de la Sécurité publique a fourni le nombre de nouvelles unités et d'unités d'échange, de renouvellements ainsi que le total des immatriculations de véhicules tout-terrain. Le nombre d'unités nouvelles et d'échange enregistrées a augmenté d'environ 16 % de 1997-1998 à 1998-1999, de 25,7 % de 1998-1999 à 1999-2000 et de 4,6 % à 2000-2001, **une augmentation de 52,4 % ayant été enregistrée de 1997-1998 à 2000-2001.** Le nombre de renouvellements a augmenté d'environ 14,6 % de 1997-1998 à 1998-1999, de 20,6 % de 1998-1999 à 1999-2000 et de 10,7 % de 1999-2000 à 2000-2001, **une augmentation de 53 % ayant été enregistrée de 1997-1998 à 2000-2001.**

Le nombre total d'unités immatriculées (y compris nouvelles unités, unités d'échange et de renouvellement) affiche une augmentation de 14,9 % de 1997-1998 à 1998-1999, de 21,8 % de 1998-1999 à 1999-2000 et de 9,3 % de 1999-2000 à 2000-2001, **une augmentation générale de 52,9 % des unités de véhicules tout-terrain immatriculés ayant été enregistrée de 1997-1998 à 2000-2001.** Voir Tableau 1 ci-dessous :

Tableau 1

Immatriculations des véhicules tout-terrain

Année	Nouvelles unités/unités d'échange		Renouvellements		Total	
	Unités	Dollars*	Unités	Dollars*	Unités	Dollars*
1997-1998	4 490	73 762 \$	15 005	240 149 \$	19 495	313 911 \$
1998-1999	5 207	84 779 \$	17 192	275 018 \$	22 399	359 797 \$
1999-2000	6 544	106 006 \$	20 735	331 680 \$	27 279	437 686 \$
2000-2001	6 842	111 248 \$	22 961	367 286 \$	29 803	478 534 \$

* Les sommes pour les nouvelles unités et les unités d'échange comprennent les droits d'immatriculation et la nouvelle plaque. La somme pour les renouvellements comprend les droits d'immatriculation seulement (peut inclure également une nouvelle plaque au besoin).

² « Honda ATV History 101 » (Le 14 avril 2000), *ATV Connection Magazine* [Online]. Récupéré 9/11/00 du réseau World Wide Web : <http://www.atvconnection.com/editor/feature/atvhistory/hondahistory.htm>

Même si le nombre d'immatriculations d'unités de véhicules tout-terrain a augmenté de plus de 50 % de 1997-1998 à 2000-2001, l'augmentation en pourcentage de 1999-2000 à 2000-2001 a chuté comparativement à celle des années précédentes; surtout pour l'immatriculation des nouvelles unités et des unités d'échange.

L'impact économique pour la province est important comme l'indique le tableau ci-dessus, toutefois il serait encore plus marqué si les recettes de la taxe de vente harmonisée étaient ajoutées.³ Le tableau ne montre pas la taxe de vente harmonisée perçue sur la vente des nouvelles unités de véhicules tout-terrain ni la part provinciale de la taxe de vente harmonisée, qui représente 8 % des 15 %.

PROFIL DE L'UTILISATION DES VÉHICULES TOUT-TERRAIN

La Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. (FVTTNB) a été constituée en 1996 afin de promouvoir l'utilisation responsable et sécuritaire des véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick. Le nombre de véhicules tout-terrain de loisir qui circulent sur les terres forestières provinciales du Nouveau-Brunswick atteint maintenant presque 30 000. Le rôle de la Fédération à l'échelon provincial est de défendre les intérêts des fervents des véhicules tout-terrain, en s'assurant que le sport continue de se développer et est reconnu comme une forme sécuritaire et responsable de loisir de plein air en toute saison.

Le comité exécutif de l'organisme se compose du président, du vice-président, du directeur général, d'un secrétaire et d'un conseiller général. Le groupe des véhicules tout-terrain est réparti en sept régions, chaque région ayant deux administrateurs volontaires. La Fédération compte actuellement 50 clubs actifs, dont 20 assurent des services d'entretien des sentiers en hiver.

Puisque aucune étude exhaustive de l'utilisation des véhicules tout-terrain n'a été effectuée dans la province du Nouveau-Brunswick, certains résultats des études effectuées dans la province de Québec et par la Commission de la sécurité des produits

pour le consommateur, Washington, DC, par rapport au profil de l'utilisation des véhicules tout-terrain sont fournis à titre d'information.

Une étude de 1996 intitulée « Étude sur le développement et la commercialisation touristique du Quad au Québec » a présenté un rapport sur les activités des quatre roues au Québec⁴. À ce moment-là, Québec Quad comptait 108 clubs et 23 000 membres. Il a été estimé qu'il y avait entre 185 000 à 225 000 quads en service au Québec, dont 148 000 environ étaient immatriculés. Au moment de l'étude, le Québec comptait 14 127 km de sentiers, dont 4 082 km étaient accessibles uniquement en hiver, et 7 260 km uniquement pendant le reste de l'année.

Le marché du quad de loisir au Québec est basé sur deux types de quadistes :

- Les excursionnistes : tous les quadistes qui s'absentent pendant plus de deux heures de leur habitation, sans y passer la nuit;
- Les touristes : les quadistes qui s'absentent et qui restent pour la nuit.

Il a été signalé que 91 541 personnes au Québec étaient propriétaires ou utilisateurs du quad de loisir. Les quadistes effectuaient en moyenne 6,6 trajets de quad par année d'une durée moyenne de 4,6 jours par trajet. L'étude a permis de tirer certaines conclusions d'après le profil des quadistes de loisir, y compris :

- la situation socio-économique des excursionnistes et des touristes est plus ou moins égale; collet bleu; âgé d'environ 40 ans; la catégorie touristique est avantagée du point de vue du revenu (couples, avant impôt);
- ils sont des adeptes du quad depuis six (6) ans au moins – un peu plus que dans la catégorie touristique;
- ils voyagent habituellement en couples ou en groupes de moins de cinq (5);
- quatre (4) quadistes sur dix (10) transportent un passager;

³ On a tenté d'obtenir de l'information de Services Nouveau-Brunswick et du ministère des Finances concernant la taxe perçue sur la vente des véhicules tout-terrain dans la province. Toutefois, leurs systèmes d'information enregistrent la perception des taxes sous un seul numéro de compte et ne font pas la distinction entre la taxe perçue d'un véhicule à moteur à l'autre.

⁴ Zins Beauchesne et Associates, PLURAM (1996, Juillet). Étude sur le développement et la commercialisation touristique du QUAD au Québec, Fédération québécoise des clubs motocyclistes associés (F.Q.C.M.A.). Plutôt qu'utiliser le terme véhicule tout-terrain, l'étude du Québec susmentionnée utilise les termes suivants pour désigner les véhicules tout-terrain à trois et quatre roues, les propriétaires et les conducteurs des véhicules tout-terrain de trois et quatre roues : quad, quadistes et quaddisme.

- l'été est la saison préférée [68 % du temps, l'hiver, toutefois, est préféré par les membres d'une fédération (69 % du temps)];
- les excursionnistes passent plus de temps à faire du quadisme par année;
- les quadistes ne voyagent pas à l'extérieur du Québec.

En 1998, la Commission de la sécurité des produits pour le consommateur, Washington, DC, a effectué des sondages sur l'utilisation des véhicules tout-terrain pour fournir une description des habitudes d'utilisation actuelles.⁵ Voici certains résultats de ce sondage :

- 14 % des conducteurs de véhicules tout-terrain sont des enfants âgés de moins de 16 ans;
- près de deux tiers des conducteurs sont des hommes;
- la moyenne d'expérience du conducteur est de 9,6 ans;
- 11 % des conducteurs indiquent avoir participé à un programme de formation organisé, 12 % disent avoir suivi une formation dispensée par les concessionnaires ou les vendeurs de véhicules tout-terrain;
- 23 % des conducteurs ont dit ne jamais transporter de passagers;
- 35 % des conducteurs ont dit porter un casque, 32 % ont indiqué ne jamais porter un casque.

UTILISATION DU VÉHICULE À DES FINS D'EMPLOI

Il est reconnu qu'un certain nombre d'organisations gouvernementales et non gouvernementales et de particuliers utilisent les véhicules tout-terrain relativement à leur travail. Le sondage de 1998 effectué par la Commission de la sécurité des produits pour le consommateur a révélé que 74 % des utilisateurs de véhicules tout-terrain ont dit utiliser ces véhicules à des fins non récréatives, y

compris à des fins agricoles ou d'élevage, à des fins ménagères et pour des tâches commerciales ou professionnelles. Un mémoire présenté au Groupe de travail concernant l'utilisation des véhicules tout-terrain à des fins non récréatives a présenté le point de vue suivant :

« Depuis la mise au point du véhicule tout-terrain, les piégeurs de toutes les parties du Nouveau-Brunswick ont constaté que c'est un outil indispensable pour atteindre les zones éloignées et pas tellement éloignées de leurs lignes de piégeage sur les terres de la Couronne et les terres franches. Nous nous opposerions donc très fermement à tout règlement qui limiterait l'utilisation par les piégeurs [des véhicules tout-terrain] pour mener des activités légales [prise d'animaux à fourrure]. »

Dans la formulation des recommandations, il a été tenu compte de ces utilisations.

UTILISATION POUR UNE ACTIVITÉ RÉCRÉATIVE DE PLEIN AIR

Un mémoire présenté au Groupe de travail a souligné l'importance d'utiliser les véhicules tout-terrain pour des activités récréatives et a indiqué que « l'utilisation était aussi variée que l'imagination de l'exploitant ». En 1996, un sondage sur l'importance de la nature pour les Canadiens a été effectué (désigné l'enquête sur l'importance de la nature)⁶.

L'enquête sur l'importance de la nature a bénéficié d'un partenariat national de 16 organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux et a examiné la popularité des activités récréatives liées à la nature, pour les Canadiens. Ce sondage englobait le pourcentage de Canadiens ayant participé à 17 activités de plein air précisées en 1996, y compris l'utilisation de véhicules hors route, par province ou territoire de résidence. Le Tableau 2 est basé sur les taux de participation nationaux et du Nouveau-Brunswick à ces 17 activités récréatives reliées à la nature :

⁵ Commission de la sécurité des produits pour le consommateur. « Véhicules tout-terrain; demande de commentaires - Résolution proposée ». [Registre fédéral : Le 9 septembre 1998 (Volume 63, Numéro 174)], [Avis], [Page 48199 – 48204]. À partir du registre fédéral en ligne via GPO Access [wais.access.gpo.gov], [DOCID : fr09se98 – 46].

⁶ Enquête sur l'importance de la nature pour les Canadiens : une initiative fédérale-provinciale-territoriale (1999). « L'importance de la nature pour les Canadiens : Faits saillants de l'enquête ». (Cat. N° En 47-311/1999E). Ottawa, ON : Publié sur l'autorisation du ministre de l'Environnement. Aussi disponible sur Internet sur la voie verte : <http://www.ec.gc.ca/nature/survey.htm>

Tableau 2**Taux de participation à des activités récréatives reliées à la nature**

Activité	Taux du N.-B. (%)	Taux national (%)
Relaxation dans un décor naturel	32	32,4
Visite des zones naturelles	30,1	31,1
Piques-niques	25,5	26
Natation/activités de plage	23	23,7
Camping	19,9	18,8
Randonnée et tourisme pédestre	16,5	18,5
Photographie des zones naturelles	13,9	15,9
Collecte de noix, de baies, de bois pour le feu	12,6	11
Canotage/kayak/voile	10,2	9,9
Motonautisme	5,5	9,3
Cyclisme dans les zones naturelles	7,3	8,6
Ski alpin	2,3	4,7
Alpinisme	3,5	4,3
Ski de fond et raquette	2,8	3,5
Utilisation des véhicules hors route	5,2	3,4
Motoneige	3,3	2,5
Équitation	1	1,6

IMPACT ÉCONOMIQUE DES ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES**Étude du Québec sur les avantages économiques, 1996**

Les retombées économiques de l'activité Quad au Québec étaient de 32,4 millions de dollars qui provenaient des revenus d'impôt en 1995, dont 12,2 millions de dollars provenaient des permis et des ventes et 20,2 millions de dollars de l'utilisation des véhicules (90 % des recettes provenaient d'activités récréatives et touristiques).

Les revenus d'impôt pour le Québec ont été calculés à partir de trois activités principales de Quad (utilitaire, récréative et touristique) ainsi qu'à

partir du coût de l'utilisation de certains équipements d'entretien des pistes. Les données obtenues de la Fédération québécoise des clubs motocyclistes associés (F.Q.C.M.A.) et du Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout-terrain ont révélé qu'au total, le quadisme a injecté 163 millions de dollars dans l'économie de diverses régions du Québec.

Il a été conclu par conséquent que le niveau accru des dépenses effectuées pour le quadisme par les Québécois, ajouté aux contributions des quadistes venant d'ailleurs, donnerait sans doute un élan à l'économie du Québec au cours des années à venir.⁷

⁷ Voir note numéro 4 à titre de référence.

⁸ Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur l'importance de la nature pour les Canadiens (2000). « L'importance de la nature pour les Canadiens : Les avantages économiques des activités reliées à la nature ». (Catalogue n° En 47-312/2000E). Ottawa, ON : Publié sur l'autorisation du ministre de l'Environnement. Disponible également sur Internet sur la voie verte d'Environnement Canada : <http://www.ec.gc.ca/nature/survey.htm>. Cette enquête visait à établir des prévisions fiables des activités reliées à la nature chez les Canadiens à l'aide d'un échantillon de cette population. Les données incluses dans les tableaux et les figures sont également des estimations relevées de cet échantillon. En général, la fiabilité des estimations dépend d'un nombre suffisant de Canadiens possédant toutes les caractéristiques pertinentes incluses dans l'échantillon. La fiabilité statistique de toutes les estimations dans les tableaux et les figures a été évaluée en examinant la variabilité de l'échantillon de chaque estimation. La majeure partie des estimations répondent aux critères de Statistique Canada pour qu'un niveau suffisamment faible de variété puisse être utilisé avec confiance.

Enquête sur les avantages économiques de 1996

L'enquête sur l'importance de la nature pour les Canadiens citée au Tableau 2 est basé sur un échantillon d'environ 87 000 Canadiens âgés de 15 ans et plus. Un deuxième rapport fondé sur les résultats de cette enquête mettait l'accent sur l'importance économique des activités reliées à la nature.⁸ Le rapport comprenait également les résultats d'une enquête américaine sur les dépenses par les visiteurs américains au Canada pour des activités reliées à la nature.

Les résultats de ces enquêtes révèlent que les résidents canadiens et les visiteurs américains ont dépensé 11,7 milliards de dollars pour des activités reliées à la nature au Canada en 1996. Le rapport a examiné les retombées économiques de ces dépenses pour le Canada et les provinces et les territoires, pour ce qui est des contributions au PIB, au maintien des emplois et aux revenus fiscaux. Puisque aucune étude exhaustive des retombées économiques de l'utilisation des véhicules tout-terrain n'a été effectuée au Nouveau-Brunswick, certains résultats de cette étude sur les retombées économiques seront indiqués à titre d'information.

Pendant la période visée par l'étude (1996), 11 millions de dollars ont été consacrés par 20 millions de Canadiens à des activités reliées à la nature pendant des trajets spéciaux ou près de leur domicile. 28,4 p. 100 des dépenses totales ont été consacrées au matériel utilisé principalement pour des activités reliées à la nature, 23,5 % ont été consacrées au transport, 18,4 % à la nourriture, 12,7 % à l'hébergement, et 5,8 % à d'autres articles nécessaires comme les droits d'accès. Les autres activités reliées à la nature représentaient 11,2 %.

Les Canadiens ont dépensé 7,2 milliards de dollars pour des activités de plein air dans les zones naturelles. Aux fins du sondage, les activités de plein air étaient des trajets effectués dans les zones naturelles comme les forêts, les cours d'eau et autres zones afin de participer à une ou plusieurs des 17 activités déjà identifiées. Les Canadiens ont aussi consacré 1,3 milliard de dollars à l'observation de la faune, 1,9 milliard de dollars à la pêche

sportive, plus de 800 millions de dollars à la chasse et 1,2 milliard de dollars à d'autres activités reliées à la nature, y compris contributions aux organismes reliés à la nature, au maintien des terres pour des activités de conservation et reliées à la faune⁹.

Un sondage effectué par le U.S. Fish and Wildlife Service a estimé que les visiteurs américains au Canada dépensaient plus de 700 millions de dollars pour deux activités reliées à la nature : observation de la faune et pêche récréative.

À l'échelon national, les avantages économiques prévus des 11,7 milliards de dollars dépensés au Canada pour des activités reliées à la nature ont mené à des contributions de 17,3 milliards de dollars à la production commerciale brute et de 12,1 milliards de dollars au produit intérieur brut du Canada (PIB). De plus, 5,9 milliards de dollars en revenus personnels ont été générés par 215 000 emplois qui ont été maintenus par cette activité économique, et 5,9 milliards de dollars en revenus d'impôt ont été générés pour le gouvernement.

Le sondage a révélé que les résidents du Nouveau-Brunswick avaient dépensé un total de 208,2 millions de dollars pour des activités reliées à la nature en 1996. De ce montant, 116,4 millions de dollars ont été consacrés à des activités de plein air dans les zones naturelles, et 26,2 millions de dollars à l'observation de la faune, 44 millions de dollars à la pêche récréative, 32,6 millions de dollars à la chasse et 32,6 millions de dollars à d'autres activités reliées à la nature.¹⁰

Du total des dépenses, environ 56,9 millions de dollars (27,3 %) ont été consacrés à l'équipement utilisé principalement pour des activités reliées à la nature, 49,3 millions de dollars (23,7 %) ont été consacrés au transport, 37,7 millions de dollars (18,1 %) à la nourriture, 20,4 millions de dollars (9,8 %) à l'hébergement et 11,3 millions de dollars (5,4 %) à d'autres articles comme les droits d'accès. Les contributions aux organismes reliés à la nature, le maintien des terres à des fins de conservation et pour les activités reliées à la faune près du domicile ont représenté 32,6 millions de dollars (15,7 %)

⁹ Les dépenses ne se chiffrent pas à 11 milliards de dollars, puisque les dépenses pour l'observation de la faune, la pêche récréative et la chasse sont destinées à des activités principales et secondaires combinées. C'est-à-dire, si l'utilisation des véhicules hors route est la principale activité et l'observation de la faune l'activité secondaire, il est impossible d'additionner les dépenses sans un certain dédoublement.

¹⁰ Encore une fois, les dépenses ne se chiffrent pas à 208,2 millions de dollars pour la même raison qui a été citée dans la note en bas de page numéro 3.

Le sondage révèle que les avantages économiques prévus pour les résidents du Nouveau-Brunswick découlant de la participation aux activités reliées à la nature ont mené à des contributions de 193 millions de dollars au produit intérieur brut de la province (PIB) et maintenu 3 800 emplois. De plus, les gouvernements provinciaux et les administrations municipales ont reçu 61 millions de dollars en revenus d'impôt.

À titre d'exemple local, un mémoire présenté au Groupe de travail par un particulier qui organise des visites en véhicule tout-terrain au Nouveau-Brunswick depuis 1985 et à Terre-Neuve depuis 1993 attestera de la valeur économique de ce sport.

« J'organise des visites [en véhicule tout-terrain] et quelques excursions de motoneige car nous savons tous que la saison est très courte et pas du tout fiable mais elle est rentable pour quelques-uns. D'autre part, une saison de [véhicule tout-terrain] est beaucoup plus longue et beaucoup plus fiable surtout si on fait de la planification à long terme. J'ai déjà des réservations confirmées pour toutes les excursions de véhicule tout-terrain à Terre-Neuve au cours de la prochaine année et la seule et unique excursion que j'organiserai au Nouveau-Brunswick. On exerce des pressions pour que j'organise d'autres excursions dans la province, mais je ne veux pas forcer ma chance ou quêter auprès des gens comme je l'ai fait pendant des années alors je pense que je plierai bagage et que j'irai à Terre-Neuve et je laisserai environ 200 000 \$ qu'ils veulent avoir à tout prix.



Des fins de semaine spéciales sont organisées par les clubs de véhicules tout-terrain dans la province, ce qui a d'importantes retombées économiques dans la région. Les avantages économiques du Jamboree de véhicules tout-terrain 2000 est considérable pour la région de Sussex.

La participation à des activités reliées à la nature a une grande valeur économique. Les résidents du Nouveau-Brunswick ont manifesté beaucoup d'intérêt pour les activités récréatives reliées à la nature, les taux de participation nationaux ayant été dépassés dans un certain nombre de régions. Toutefois, il faut noter que l'utilisation de véhicules hors route représente un faible pourcentage seulement de cette activité économique très importante mais peut causer des dommages considérables aux zones naturelles, et avoir des effets néfastes sur notre jouissance des autres activités reliées à la nature.

COÛTS DES SOINS DE SANTÉ

Ministère de la Santé et du Mieux-être

Le ministère de la Santé et du Mieux-être a signalé un nombre important de séjours hospitaliers et de chirurgies de jour liés aux accidents de véhicules tout-terrain (voir Annexe E). Le ministère a indiqué que le coût relatif pour la province découlant de ces blessures est de 252 378 \$ pour l'année 1998-1999 et de 340 888 \$ pour l'année 1999-2000. Le coût réel des blessures ne peut pas être vérifié de façon réaliste en raison des nombreux types de traitements accessibles à une personne blessée.

Le coût relatif n'est pas un montant monétaire réel mais plutôt un coût attribué qui est calculé à l'aide d'une mesure relative précise de l'utilisation prévue des ressources pour les patients multiplié par une valeur monétaire attribuée par les Services hospitaliers, ministère de la Santé et du Mieux-être.

Examen rétrospectif de la banque de données sur les traumatismes : admissions liées aux véhicules tout-terrain

Un examen rétrospectif de la banque de données sur les traumatismes concernant les admissions liées aux véhicules tout-terrain a été effectué par le Dr S. Walling, un neurochirurgien de l'Hôpital régional de Saint John, un établissement de soins tertiaires. Le but de l'examen était de décrire la nature et la gravité des blessures à la tête et à la colonne vertébrale découlant de l'utilisation des véhicules tout-terrain. Les résultats de cet examen ont été fournis au président du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain et leur publication dans le rapport a été autorisée.

Cette partie présente un survol des coûts des soins de santé, tandis que la section sur la Sécurité publique fait une analyse plus approfondie de la nature et de l'étendue des blessures.

Pendant la période de l'étude (mars 1998 à avril 2000), 106 cas ont été admis à l'Hôpital régional de Saint John¹¹ à la suite d'incidents comportant des véhicules tout-terrain, dont 45 cas ont été admis à l'unité des soins intensifs (USI). Il a été reconnu qu'il est difficile de déterminer le coût direct ou indirect, puisque l'hôpital ne détermine pas les coûts individuels, et calcule seulement les moyennes. Toutefois, il a été possible de déterminer que les admissions liées aux véhicules tout-terrain à l'unité des soins intensifs représentaient 139 jours. Le coût moyen d'un lit aux soins intensifs, les coûts et les examens des salles d'opération non inclus, est de 923 \$ par jour. Toutes les admissions liées aux véhicules tout-terrain à l'unité des soins intensifs coûtent donc à l'Hôpital régional de Saint John environ 128 297 \$ pour les coûts de l'unité des soins intensifs uniquement.

L'auteur a aussi cité de la recherche qui a permis de prévoir que le coût de toute une vie pour le soin d'un patient ayant subi une blessure à la colonne vertébrale est de 1,5 à 4 millions de dollars en monnaie canadienne. On estime également que ces prévisions s'appliqueraient aux personnes qui ont subi une blessure grave à la tête. Une estimation prudente des cas admis par suite de l'utilisation de véhicules tout-terrain a révélé que deux personnes ayant subi des blessures à la colonne vertébrale et cinq personnes ayant subi des blessures graves à la tête auront besoin de soins continus à long terme et que ces personnes ne retourneront probablement jamais sur le marché du travail. Il a été estimé que ces sept patients seuls coûteraient à la province de 10,5 millions à 28 millions de dollars environ.

¹¹ À noter que ces données représentent les cas admis à la suite d'accidents de véhicules tout-terrain à l'Hôpital régional de Saint John seulement et ne doivent pas être interprétées comme des données provinciales.

4. ENJEUX ET PRÉOCCUPATIONS CONCERNANT L'UTILISATION DES VÉHICULES TOUT-TERRAIN

ACTES D'INTRUSION SUR LES BIENS-FONDS PUBLICS ET PRIVÉS

Un thème qui est souvent revenu dans les mémoires et les exposés présentés au Groupe de travail est l'accès illégal des véhicules tout-terrain aux biens-fonds publics et privés; les véhicules tout-terrain qui créent une nuisance, qui représentent un danger pour la sécurité ou qui causent des dommages considérables à l'environnement et aux propriétés. Les actes d'intrusion sur Sentier NB Trail, où l'utilisation d'un véhicule tout-terrain est interdite, est un des principaux sujets de préoccupation pour un certain nombre de personnes, comme le démontre l'extrait suivant d'un mémoire présenté au Groupe de travail :

« Cette lettre vise à demander que Sentier NB Trail soit modifié en raison d'un incident qui m'est arrivé à moi et à mes enfants... un [véhicule tout-terrain] a filé près de nous à toute allure créant une nuée de poussière et faisant revoler du gravier sur mes enfants (deux ans et quatre ans) et moi-même... après avoir discuté avec la GRC... le ministère des Ressources naturelles, la Commission de la santé et de la sécurité, mon député, le ministère de la Sécurité publique... l'information que j'ai obtenue de tous ces bureaux c'est que même si cette personne enfreignait une loi en étant sur le sentier, je ne pourrais rien faire pour lui interdire ce sentier à l'avenir ».

Une des inquiétudes du Groupe de travail est le niveau de frustration exprimé par les propriétaires fonciers à cet égard et les altercations physiques qui pourraient découler d'une tentative en vue d'exprimer cette frustration si aucune mesure ne peut être prise pour interdire ces activités illégales.

Des inquiétudes concernant les actes d'intrusion et les dommages aux propriétés ont été exprimées dans le rapport intitulé « *Vol et actes d'intrusion : répercussions pour les propriétaires fonciers et l'industrie* » (2000)¹². En réponse au problème accru

du vol de bois sur les boisés privés et des problèmes d'intrusion et des dommages aux boisés et aux fermes, le Groupe de travail sur le vol de bois a été créé par le gouvernement en mai 2000. Un rapport final et des recommandations ont été soumis au gouvernement en octobre 2000 et le rapport a été rendu public en février 2001.

Le Groupe de travail a cerné un problème accru et grave de vol de bois sur les terres de la Couronne et les terres privées qui représente une perte de millions de dollars, y compris les actes d'intrusion et les dommages aux terres agricoles et privées et aux biens. Les conclusions ont révélé également un manque de respect direct envers la loi et les droits de propriété dans la province.

Les intervenants ayant participé au Groupe de travail sur le vol de bois craignent que les incidents de vol, d'actes d'intrusion, de vandalisme et de dommages à la propriété ou aux terres soit facilités par l'utilisation accrue des véhicules tout-terrain. Il a été également noté que rien dans la *Loi sur les véhicules tout-terrain* ne précise que quiconque conduit un véhicule tout-terrain sur une propriété privée sans la permission du propriétaire foncier commet une infraction. Les propriétaires fonciers ont exprimé de la frustration par rapport à la diminution du respect envers la propriété et craignent une confrontation violente dans leur tentative de patrouiller leur propriété eux-mêmes. En effet, il a été signalé au Groupe de travail sur le vol de bois que certains propriétaires fonciers ont commencé à porter des armes à feu.

Un certain nombre de recommandations ont été soumises aux ministres de la Justice, des Ressources naturelles et de l'Énergie et de la Sécurité publique dans le domaine de l'application de la loi, de la législation, de la sensibilisation et de la prévention, dont certaines concernaient l'utilisation des véhicules tout-terrain. Afin de ne pas juger d'avance le résultat des travaux du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain, les recommandations concernant l'utilisation des véhicules tout-terrain spécifiquement ont été renvoyées au Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain pour étude (voir Annexe F).

¹² Le rapport est disponible en ligne à l'adresse <http://www.gnb.ca/ps-sp/> ou <http://www.gnb.ca/0078/index.htm>



En plus des actes d'intrusion et des dommages qui sont causés aux lots boisés et aux fermes, New Brunswick East Coast (NBEC) railway a présenté un mémoire concernant les actes d'intrusion par les véhicules tout-terrain sur sa propriété. Cette ligne ferroviaire sur courtes distances exploite une ligne de Campbellton à Moncton avec une emprise d'au moins 50 pieds (15,2 mètres). Les véhicules tout-terrain circulent illégalement sur sa propriété et traversent la voie ferrée à divers endroits.

Même si les actes d'intrusion par les véhicules tout-terrain constituent un problème, le plus grave problème qui a été cerné par la NBEC est la conduite de véhicules tout-terrain parallèlement aux voies ferrées le long ou près des extrémités des traverses. La circulation continue des véhicules use la structure du réseau en affaiblissant le sol. Une fois que le sol le long des voies ferrées a été affaibli, les forces latérales causées par le poids du train font bouger les voies. Il s'ensuit une situation sérieuse qui pourrait provoquer un déraillement si elle n'est pas décelée et corrigée.

Le ministère des Transports a indiqué un problème semblable par rapport à ses emprises de route. Les véhicules tout-terrain circulent illégalement le long des accotements routiers et des talus avant et créent



des ornières profondes sur ces composantes de l'infrastructure routière, ce qui cause des problèmes environnementaux et représente un danger pour la sécurité du public voyageur.

Maritime Road Development Corporation (MRDC) a également présenté un exposé au Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain concernant la conduite des véhicules tout-terrain (véhicules tout-terrain, motoneiges, autodunes, motos hors route, etc.) sur l'autoroute de Fredericton à Moncton. Le personnel de MRDC a également constaté que les véhicules tout-terrain circulaient sur le corridor de l'infrastructure routière, sur les parties en construction et les parties ouvertes à la circulation. Elle a exprimé des inquiétudes concernant certains aspects environnementaux et sécuritaires de la conduite des véhicules tout-terrain sur le corridor routier. Les aspects sécuritaires seront abordés dans la présente section tandis que ceux concernant l'environnement seront examinés ailleurs dans le présent document.

MRDC a indiqué avoir écrit à la province en 1999 pour lui faire part de ses inquiétudes concernant les articles 16 et 17 de la *Loi sur les véhicules tout-terrain*. L'article 16 interdit la conduite d'un véhicule tout-terrain à l'intérieur de 7,5 mètres de la partie utilisée d'une route. Toutefois, nonobstant l'article 16, l'article 17 contient des dispositions permettant au conducteur d'un véhicule tout-terrain de traverser une chaussée. MRDC pense que ces pratiques sont dangereuses sur un corridor à grand débit et qu'elles ne devraient pas être permises. Plusieurs raisons ont été citées dans l'exposé pour justifier cette position :

- « La vitesse prévue de l'autoroute de Fredericton à Moncton est de 120 km/h, et le dégagement exigé pour la route est de 10 m du côté des voies de roulement. La zone de dégagement protège les véhicules errants qui quittent la route et dans cette zone, aucun objet fixe n'est permis sans glissière de sécurité ou dispositif d'atténuation de l'impact. Actuellement [les véhicules tout-terrain] sont autorisés par la loi à circuler dans la zone de dégagement. »
- « Bien que la vitesse affichée sur l'autoroute de Fredericton à Moncton soit de 110 km/h, il est bien connu que la vitesse moyenne est beaucoup plus élevée et que les véhicules dépassent couramment 140 km/h. À ces vitesses, les véhicules sur la route traversent la

longueur d'un champ de soccer dans moins de trois secondes. La distance de sécurité exigée pour qu'un véhicule puisse sans danger ajuster sa vitesse, arrêter ou manoeuvrer afin d'éviter un véhicule tout-terrain qui traverse de façon imprévue est de près de 500 mètres dans des conditions idéales. Lorsque la visibilité est réduite, cette distance est beaucoup plus grande. »

- « Même si les usagers de l'autoroute de Fredericton à Moncton sont variés, un pourcentage élevé sont des touristes qui ne connaissent pas l'infrastructure et qui normalement ne s'attendraient pas à rencontrer des véhicules tout-terrain qui traversent la chaussée ou qui utilisent la route puisque la plupart des autres autorités routières interdisent ces manoeuvres sur les autoroutes à grand débit. »
- « La conduite des véhicules tout-terrain face à la circulation la nuit est une situation préoccupante le long de l'autoroute de Fredericton à Moncton. Les phares des véhicules tout-terrain qui rencontrent la circulation routière désorientent les conducteurs et peuvent nuire à leur visibilité. Cette situation est particulièrement préoccupante sur les tronçons non illuminés de l'autoroute de Fredericton à Moncton en raison du temps que les yeux du conducteur mettent à se réajuster au niveau des lumières ambiantes. Elle devient encore plus inquiétante pour les conducteurs qui ne connaissent pas la route. »

SÉCURITÉ PUBLIQUE

L'augmentation des ventes des véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick a été suivie d'une augmentation du nombre d'accidents signalés. Durant l'année civile 1996, 40 accidents de motoneiges ont été enregistrés et 87 accidents comportant d'autres véhicules tout-terrain ont été également enregistrés. Dans l'année civile 2000, 48 accidents de motoneige ont été signalés et 153 accidents liés à d'autres véhicules tout-terrain sont survenus, ce qui représente une augmentation d'environ 75 % par rapport à 1996 (voir le Tableau 3 ci-dessous).

Un des faits les plus troublants qui ressort des rapports d'accident c'est qu'environ 12 % seulement des accidents de motoneige et de véhicules tout-terrain surviennent en réalité sur des réseaux de sentiers reconnus, alors que plus de la moitié des accidents surviennent le long des routes publiques. Cette situation démontre qu'il existe un



Tableau 3

Statistiques sur les accidents du ministère des Transports¹³

Année	Motoneiges	Véhicules tout-terrain	Total
1996	40	87	127
1997	72	68	140
1998	44	85	129
1999	39	118	157
2000	48	153	201

¹³ Statistiques sur les accidents obtenues des rapports des véhicules tout-terrain et des véhicules à moteur du ministère des Transports.

problème de sécurité grave par rapport aux véhicules hors route (motoneiges et véhicules tout-terrain) qui circulent illégalement hors route, le long des autoroutes, des routes et sur les propriétés privées, comme le démontre le commentaire suivant tiré d'un exposé public :

« Oui, les véhicules tout-terrain circulent sur les propriétés privées dans cette localité, et sur les routes publiques avec impunité. »

Un examen plus attentif des rapports d'accident de 2000 révèle que près de 60 % des accidents de motoneiges et d'autres véhicules tout-terrain ont été causés par la perte de la maîtrise du véhicule, une chute, le renversement, ou une collision avec un objet fixe. Toutefois, 28 % des accidents ont été causés par une collision avec un véhicule à moteur en circulation ou stationné, 11 % des accidents ont été causés par des collisions avec un autre véhicule hors route et près de 2 % des accidents ont été causés par des collisions avec des piétons. Ces statistiques sur les accidents donnent plus de poids à ce que le Groupe de travail a entendu concernant les nombreux signalements de conduite dangereuse et illégale des véhicules tout-terrain dans la province.

Ministère de la Sécurité publique : Statistiques du coroner

Une équipe du ministère de la Sécurité publique, comprenant des membres du personnel du bureau du coroner, a compilé des données tirées des dossiers du coroner sur les mortalités ayant été causées par les véhicules tout-terrain. Les données du coroner proviennent de deux sources principales : rapport d'investigation du coroner et rapport de la police.

En plus de l'information recueillie pour l'entrée dans le système informatisé, le rapport d'investigation du coroner comprend habituellement des commentaires. Ces commentaires fournissent une explication plus détaillée des circonstances entourant la mort, y compris les facteurs qui ont pu provoquer la mort. Le rapport de la police comprend également une section de commentaires et une explication des circonstances.

L'enquête policière lors d'un décès vise à répondre aux préoccupations concernant les actes suspects. Dès que les circonstances ont été déterminées, le

rôle du coroner est de s'assurer que la cause de la mort et la façon dont elle est survenue ont été établies et de prendre des dispositions afin d'obtenir l'expertise médicale exigée pour porter un jugement. Ce résumé ne vise pas à fournir une explication détaillée de tous les facteurs.

Tous les dossiers concernant les morts provoquées par des accidents de véhicules à moteur pour la période de 1997-1998 à 1999-2000 ont été étudiés. Certains détails ont été enregistrés, y compris la date du décès, la région où la mort est survenue et certaines données démographiques¹⁴. Ces facteurs sont jugés importants par les chercheurs. À noter que les statistiques du coroner sont publiées en fonction de l'exercice financier (du 1^{er} avril au 31 mars) alors que les statistiques du ministère des Transports au Tableau 3 sont basées sur l'année civile. De plus, les statistiques sur les accidents du ministère des Transports comprennent les accidents ayant causé des blessures et des mortalités alors que les statistiques du coroner portent uniquement sur les accidents qui ont causé une mortalité.

Les statistiques du bureau du coroner sur les morts accidentelles ont révélé que 2,8 % de toutes les mortalités survenues à la suite d'accidents de véhicules à moteur en 1997-1998 avaient été causées par des accidents de trois et quatre roues. En 1998-1999, les morts causées par des accidents de trois et quatre roues représentaient 3,7 % de toutes les mortalités causées par des accidents de véhicules à moteur et en l'année 1999-2000, elles représentaient 4,9 %. L'immatriculation des véhicules tout-terrain a augmenté considérablement depuis 1996, ce qui peut expliquer l'augmentation des mortalités par année.

Pour les années étudiées, toutes les personnes ayant trouvé la mort dans un accident de véhicules tout-terrain étaient des hommes conducteurs. En 1997-1998, l'âge moyen de la victime était de 47 ans, l'âge variant de 40 à 54 ans, l'âge moyen de la personne était de 50 ans en 1998-1999, l'âge variant de 16 à 76 ans, et en 1999-2000, l'âge moyen était de 33 ans, l'âge variant de 12 à 67 ans. Les raisons des morts accidentelles enregistrées dans les dossiers du coroner comprennent entre autres : absence de casques de sécurité, perte de maîtrise de la machine, vitesse et alcool. Au moins deux des décès sont survenus à la suite d'une collision avec un autre véhicule à moteur.

¹⁴ La date et le moment du décès ne coïncident pas nécessairement avec la date et le moment de l'accident.

**Ministère de la Santé et du Mieux-être :
Statistiques**

Le ministère de la Santé et du Mieux-être a fourni des statistiques enregistrées dans le Système d'information de gestion financière et d'utilisation hospitalière (SIGFUH). Le SIGFUH enregistre les données pour les séjours hospitaliers et les chirurgies de jour seulement. Le système ne peut donc pas fournir des statistiques sur les visites aux services d'urgence et autres visites de consultation externe, puisque la base de données ne capte pas les statistiques pour ces secteurs.

Les rapports comprenaient les sorties des hôpitaux du Nouveau-Brunswick. L'information sur les hôpitaux n'enregistre pas le type exact du véhicule à moteur hors route. Il pourrait donc s'agir d'une moto hors route, d'une machine amphibie, d'une motoneige, d'un tracteur agricole, d'un trois ou quatre roues, ou d'un autodune.

La base de données du SIGFUH a enregistré 88 blessures pour l'exercice financier 1998-1999 et 121 blessures pour l'exercice financier 1999-2000. Comme il est indiqué ci-dessus, ces blessures ont été subies par des patients hospitalisés par après et des patients ayant subi une chirurgie de jour uniquement et ne s'appliquent pas aux patients s'étant rendus aux services d'urgence. Voir l'Annexe E pour plus d'information sur les données fournies par le ministère de la Santé et du Mieux-être.

Examen rétrospectif de la base de données sur les traumatismes : admissions liées aux véhicules tout-terrain

Comme il a déjà été mentionné, un examen rétrospectif de la base de données sur les traumatismes concernant les admissions liées aux véhicules tout-terrain a été effectué par le Dr Walling de l'Hôpital régional de Saint John. On a ainsi communiqué avec les commissions de délivrance des permis locales et provinciales et on a demandé des statistiques provinciales à la GRC. On a tenté également d'effectuer une entrevue de suivi par téléphone auprès de tous les survivants¹⁵. Le but de l'examen était de décrire la nature et la gravité des blessures à la tête et des blessures à la colonne vertébrale subies par suite de l'utilisation d'un véhicule tout terrain.

Pendant la période visée par l'étude (mars 1998 à avril 2000), 106 cas liés aux véhicules tout-terrain ont été admis à l'Hôpital régional de Saint John dont 45 cas ont été admis à l'unité des soins intensifs. L'âge moyen des personnes qui ont été admises après avoir subi des blessures liées aux véhicules tout-terrain était de 32,7 ans, l'âge variant de trois à 83 ans. Les hommes étaient plus nombreux que les femmes dans une proportion de 8 à 1. L'incidence était plus élevée au printemps et à l'été et 87 % des blessures sont survenues entre midi et minuit.

Des 45 patients admis à l'unité des soins intensifs, 20 ont été admis avec des blessures à la tête et deux avec des blessures à la colonne vertébrale (1 quadraplégique et paraplégique) et trois avec des fractures du rachis cervical, quatre avec des blessures à la colonne dorsale, sept avec des blessures à la colonne lombaire. Les traumatismes liés aux véhicules tout-terrain représentaient 7,6 % des admissions pour les traumatismes pendant la période visée par l'étude, 40 % des cas ayant été admis aux services neuro-chirurgicaux, 35 % en orthopédie et 25 % en chirurgie générale. Quarante-six (46) pour cent des nouveaux cas admis avaient subi des blessures d'appareils multiples. À noter également que 13 % de ceux qui avaient subi des blessures liées aux véhicules tout-terrain et qui avaient été admis à l'hôpital ne portaient pas de casque et l'utilisation de l'alcool avait été un facteur dans 21,6 % des cas.

Dans le cadre de l'étude, l'indice de gravité de blessure pour chaque cas a été calculé. L'IGB est un outil anatomique utilisé pour mesurer la gravité générale de la blessure et la probabilité de survie. Cet outil a été mis au point pour assurer une méthode numérique simple pour classer et comparer les blessures par gravité. Une blessure d'un indice de gravité de plus de 12 est considérée comme grave. Les 45 personnes admises à l'unité des soins intensifs avaient un indice de gravité de blessure qui dépassait 12. Même si elles ne sont pas importantes du point de vue statistique, les tendances suivantes ont été notées :

- l'IGB moyen de ceux qui portaient un casque et qui n'avaient pas consommé d'alcool était de 13,08

¹⁵ Quatre (4) personnes sont décédées après avoir été admises à l'hôpital.

- l'IGB moyen de ceux qui ne portaient pas de casque était de 16,5
- l'IGB moyen de ceux qui ne portaient pas de casque et qui avaient consommé de l'alcool était de 17,9.

Au cours des entrevues par téléphone, abstraction faite des deux patients ayant subi une blessure à la colonne vertébrale et les cinq ayant subi une blessure grave à la tête, 17 des patients admis à l'unité des soins intensifs ont été contactés. Ces patients ont indiqué ne pas avoir pu retourner au travail avant une moyenne de 139 jours ou de 27,8 semaines. On a réussi à communiquer avec 27 des 61 patients qui n'ont pas été admis à l'unité des soins intensifs. Cinq (5) ou 8 % n'étaient pas encore retournés au travail et les autres ont indiqué une perte de 125 jours ou de 25 semaines de travail.

Santé Canada

Une publication obtenue du site web de Santé Canada intitulée « *Les VTT ne sont pas des jouets* »¹⁶ a fourni des données sur les blessures liées aux véhicules tout-terrain subies par les enfants. Selon les données canadiennes (en n'incluant pas les territoires, l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick) de l'Institut canadien d'information sur la santé citées dans le présent document, 440 enfants ont été admis à l'hôpital à la suite d'accidents de véhicules tout-terrain en 1996.

En 1996, par âge, les taux d'admission à l'hôpital pour les accidents de véhicules tout-terrain étaient de 0,8 par 100 000 pour les enfants âgés d'un an à quatre ans, de 2,4 par 100 000 pour les enfants âgés de cinq à neuf ans, de 9,8 par 100 000 pour les enfants âgés de 10 à 14 ans et de 9,8 par 100 000 pour les 15 à 19 ans. Toutefois, on a jugé que ces données ne tenaient pas entièrement compte des résidents ruraux. Le Système canadien hospitalier d'information et de recherche en prévention des traumatismes (SCHIRPT) fait la collecte de données des services d'urgence de 10 hôpitaux pédiatriques et cinq hôpitaux généraux dans l'ensemble du Canada et l'ensemble des données provient d'hôpitaux pédiatriques dans les grandes villes.

Une étude des données a révélé que les blessures liées aux véhicules tout-terrain étaient plus courantes chez les garçons et les enfants âgés de 15

à 19 ans. De plus, il a été constaté qu'environ la moitié des blessures liées aux véhicules tout-terrain sont survenues dans les mois d'été (juin à août) et les fins de semaine, la période la plus courante signalée pour les accidents étant entre 16 h et 20 h. Cette analyse semble indiquer que la plupart des accidents sont survenus pendant l'utilisation récréative plutôt que pendant l'utilisation non récréative du véhicule.

Des descriptions d'un certain nombre de tous les accidents liés aux véhicules tout-terrain touchant des enfants ont été incluses dans ce document.

Voici les descriptions :

- Un passager masculin âgé de 15 à 19 ans s'est pris la jambe dans le garde-boue. Il a été projeté en bas du véhicule et ensuite traîné par le véhicule. Il a subi une commotion, une fracture et des éraflures.
- Un garçon de 10 à 14 ans conduisait un véhicule tout-terrain en montant une côte abrupte. Le véhicule a renversé sur le garçon et lui a cassé le bras.
- Une fille de 10 à 14 ans était passagère d'un véhicule tout-terrain lorsque le conducteur a perdu la maîtrise et a heurté un poteau. La fille s'est cassé le fémur et l'os de la pommette.

Les descriptions suivantes d'accidents liés à des véhicules tout-terrain dans lesquels ont été impliqués des enfants âgés de moins de 10 ans sont peut-être encore plus troublantes.

- Un enfant d'un an à quatre ans qui était passager sur l'arrière d'un véhicule tout-terrain a sauté pendant que le véhicule était en marche. Il s'est cassé la jambe et a subi des éraflures au dos.
- Un garçon de cinq à neuf ans conduisant un véhicule tout-terrain, a traversé une chaussée sans lumière et a été heurté par une voiture. Ses blessures comprenaient une fracture du crâne, une commotion et des lésions au visage.
- Une fille de cinq à neuf ans conduisant un véhicule tout-terrain a perdu la maîtrise du véhicule pendant qu'elle roulait à 65 km/h. Elle a eu une hémorragie aux poumons, des bleus à l'abdomen et un poignet cassé.

¹⁶ Santé Canada: « *Les VTT ne sont pas des jouets* ». *La santé de la famille agricole : Volume 8, numéro 1 printemps 2000 [en ligne]. Récupéré le 6-12-01 du World Wide Web : http://www.bc-sc.gc.ca/bpb/lcdc/publicat/farmfam/vol8-1/fj8-1a_e.html*

Plusieurs exposés et mémoires au Groupe de travail ont mentionné que de jeunes enfants étaient passagers et conducteurs de véhicules tout-terrain :

« ... des enfants de sept ans et moins conduisent ces véhicules tout-terrain. Ils mettent des enfants de trois ou quatre ans sur l'arrière du véhicule. »

« Des enfants âgés de moins de 16 ans conduisent des véhicules tout-terrain (la plupart du temps sans casque). »

Même si les données ci-dessus tirées de l'article « Les VTT ne sont pas des jouets » ne s'appliquaient pas au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard ou aux territoires, Santé Canada a fourni des renseignements au coroner en chef de la province du Nouveau-Brunswick sur les hospitalisations et les décès associés aux véhicules tout-terrain¹⁷. Les données sur l'hospitalisation s'appliquent aux exercices financiers et les décès sont basés sur les années civiles.

Les données fournies comprenaient le nombre total et les taux moyens/100 000 (taux moyen de cinq ans, exercices financiers 1994-1995 à 1998-1999) pour les hospitalisations liées aux véhicules tout-terrain par sexe et par province et territoire. Le Nouveau-Brunswick a connu le plus haut taux moyen/100 000, soit de 18,8 pour les hommes et les garçons, alors que son taux moyen pour les femmes et les filles était le deuxième à 4,1. Pour les hommes et les garçons et les femmes et les filles combinés, le Nouveau-Brunswick a enregistré le deuxième haut taux moyen/100 000 à 11,4, ayant dépassé le taux moyen national de 4,7.

Les taux moyens du Nouveau-Brunswick/100 000 pour les hospitalisations liées aux véhicules tout-terrain fondés sur les groupes d'âge ont dépassé les taux moyens nationaux pour chaque groupe d'âge. Le plus haut taux moyen/100 000 s'appliquait au groupe des 15 à 19 ans à 28,9. Cette moyenne est conforme aux données présentées ci-dessus et provenait de l'article « *Les véhicules tout-terrain ne sont pas des jouets* » qui a révélé que les blessures liées aux véhicules tout-terrain étaient surtout courantes chez les garçons et chez les enfants âgés de 15 à 19 ans.

Des données ont été également fournies sur le nombre total et les taux moyens/100 000 pour les décès liés aux véhicules tout-terrain (année civile 1994 à 1998), par sexe et par province et territoire. Pendant cette période, un total de sept mortalités associées aux véhicules tout-terrain (tous des hommes) au Nouveau-Brunswick a été enregistré. À un taux moyen/100 000 de 0,37, c'est le deuxième taux pour les hommes et garçons, et le troisième taux pour les hommes et les femmes combinés à 0,19. Les taux moyens nationaux/100 000 étaient de 0,17 pour les hommes et les garçons, de 0,02 pour les femmes et les filles et de 0,10 pour les hommes et les garçons et les femmes et les filles combinés.

Selon le groupe d'âge, les taux moyens du Nouveau-Brunswick/100 000 étaient de 0,39 pour le groupe des 10 à 14 ans, de 0,37 pour les jeunes âgés de 15 à 19 ans, de 0,36 pour le groupe des 20 à 24 ans, de 0,34 pour ceux âgés de 25 à 34 ans, de 0,21 pour ceux âgés de 65 ans et plus et de 0,16 pour le groupe d'âge de 35 à 44 ans. Voir l'annexe G pour plus d'information sur les séjours hospitaliers et les décès liés aux véhicules tout-terrain.

Analyses des risques

Les recommandations du Groupe d'étude canadien sur l'examen médical périodique ont été mises au point en novembre 1992¹⁸. Le Groupe de travail a examiné les comportements à haut risque qui pourraient causer des blessures et des mortalités, y compris l'utilisation de véhicules hors route. Les études canadiennes et américaines ont révélé les facteurs de risque suivants associés à l'utilisation des véhicules hors route : vitesse excessive, mauvais appareil et non-utilisation des casques, manque d'expérience et abus de l'alcool. En portant des casques de sécurité, les conducteurs ou passagers de motocyclettes ou de véhicules tout-terrain peuvent réduire les risques de blessures ou de mortalité causés par un traumatisme crânien en cas d'accident. Dans les régions où le port de casques de sécurité est exigé par la loi, le taux de mortalité a diminué d'environ 30 %.

¹⁷ Tous les résultats d'hospitalisation liés aux véhicules tout-terrain (nombre total et taux moyen/100 000) étaient basés sur l'analyse effectuée par Santé Canada des données de l'Institut canadien d'information sur la santé. Les décès liés aux véhicules tout-terrain (nombre total et taux moyen/100 000) étaient basés sur l'analyse de Santé Canada des données de Statistiques Canada.

¹⁸ Le Groupe d'étude canadien sur l'examen médical périodique (1992, novembre) : « Prévention des blessures à la suite des véhicules à moteur » Récupéré le 9/11/00 du site Web sur le World Wide Web : http://www.ctfphc.org/Full_Text/Cb44full.htm

En 1998, la Commission de la sécurité des produits pour le consommateur, Washington, DC, a effectué un sondage sur les risques et les blessures liés à l'utilisation des véhicules tout-terrain afin de fournir une description des dangers courants¹⁹. Voir l'annexe H pour des détails sur les sondages concernant les blessures. Voici certains résultats importants du sondage sur les risques :

- le risque de blessure diminue avec l'âge;
- le risque pour les enfants est d'environ 2,5 fois le risque pour les conducteurs âgés de 16 à 34 ans, et d'environ 4,5 fois le risque pour les conducteurs âgés de 35 à 54 ans;
- le risque diminue à mesure que l'expérience de conduite augmente;
- le risque diminue avec le pourcentage de temps d'utilisation des véhicules tout-terrain à des fins non récréatives (par rapport à des fins récréatives);
- le risque est plus élevé pour les hommes et les garçons que pour les femmes et les filles;
- si tous les autres facteurs sont constants, le risque est de 2,5 à trois fois plus élevé pour les véhicules à trois roues que pour les véhicules à quatre roues.

DOMMAGES ENVIRONNEMENTAUX

Les véhicules tout-terrain permettent d'accéder à des régions de la province qui ne sont pas normalement accessibles par d'autres moyens motorisés. Cela a un effet négatif sur l'environnement, le poisson et la faune et les propriétaires fonciers privés. Voici un survol de certaines questions et préoccupations qui ont été portées à l'attention du Groupe de travail relativement à l'impact de l'utilisation des véhicules tout-terrain sur l'environnement.

Terres agricoles et lots boisés

Un exposé présenté au Groupe de travail par la Fédération des propriétaires de lots boisés du Nouveau-Brunswick, la Fédération de l'agriculture du Nouveau-Brunswick et la Fédération des agriculteurs et agricultrices francophones du Nouveau-Brunswick inc. a révélé que les

préoccupations de ces organismes concernent la circulation des véhicules sur les terres agricoles et les lots boisés et les dommages connexes. Le Groupe de travail a reçu des preuves de dommages causés par des conducteurs de véhicules irresponsables, qui comprennent entre autres :

- destruction des cultures, des champs et des plantations;
- dommages à la structure du sol, érosion;
- endommagement et destruction de l'infrastructure (p. ex. clôtures, routes);
- harcèlement ou mise en liberté accidentelle du bétail;
- dépôt de déchets désagréables à la vue et dangereux;
- dépôts illégaux, qui peuvent inclure des dangers pour l'environnement (peintures, lubrifiants, etc.);
- violation des protocoles de biosécurité;
- vol.

Zones côtières

Le Nouveau-Brunswick compte environ 5 501 kilomètres de littoral (y compris les îles) répartis entre le littoral du golfe du Saint-Laurent et la côte de la baie de Fundy. Quarante-vingt dix (90) pour cent des terres du Nouveau-Brunswick au-dessus de la laisse ordinaire des hautes eaux sont franches alors que plus de 90 % des terres en dessous de la laisse ordinaire des hautes eaux, connues normalement comme les terres submergées, sont des terres de la Couronne provinciale. Les parcs provinciaux et les réserves aux fins de création d'un parc représentent environ 67 kilomètres de littoral et environ 51 kilomètres de littoral se trouvent à l'intérieur de parcs nationaux.

Les terres côtières sont des éléments d'actif naturels, culturels, économiques et sociaux importants pour le Nouveau-Brunswick. Ce sont les zones côtières qui contiennent les plus fortes concentrations de population. Elles sont le point de mire de diverses activités touristiques et récréatives. Les industries côtières, y compris la pêche, l'aquaculture, la forêt et l'agriculture, dépendent également de la qualité et de l'utilisation durable de nos terres côtières ou

¹⁹ Voir note numéro 5 à titre de référence.

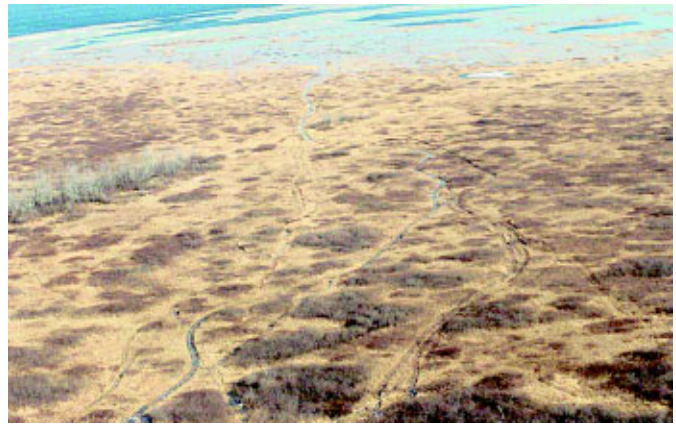
bénéficient des effets économiques directs d'un emplacement côtier. En même temps, il importe de protéger les caractéristiques uniques et les écosystèmes des zones côtières naturelles contre les mauvais aménagements susceptibles de détériorer l'habitat.

Au cours des dernières années, la province a élaboré une politique provinciale sur l'utilisation des terres pour régler la question de la gestion des terres côtières du Nouveau-Brunswick. Le but principal de cette politique est de protéger la nature et le territoire des terres côtières tout en maintenant un engagement envers la durabilité des communautés côtières du Nouveau-Brunswick.

Il faudrait, en réponse à toute politique, établir des normes minimales provinciales afin de gérer la croissance et l'aménagement des terres côtières de façon équitable dans l'ensemble de la province. On examine actuellement aussi divers aspects de la garantie d'un accès public approprié à la zone côtière défini par la communauté ainsi que la mise de côté de terres comme habitat côtier naturel. Il faudra penser à intégrer une certaine souplesse à toute réponse à une politique proposée pour tenir compte des circonstances spéciales et des utilisations actuelles des terres par l'application d'exemptions.

Les terres côtières comprennent les plages, les dunes, les marais côtiers, les estrans vaseux et d'autres zones influencées par l'eau salée de surface. La circulation des véhicules tout-terrain sur les terres côtières mène normalement aux conséquences suivantes :

- perturbation et destruction d'espèces fauniques et florales sensibles;
- détérioration d'un habitat sensible et essentiel;
- échec des efforts de reproduction et mortalités des jeunes oiseaux (problème grave pour le pluvier siffleur en danger);
- rupture de systèmes de dune rendant la dune instable, ce qui mène à l'inondation et à l'érosion côtière.



Espèces menacées

M^{me} Diane Amirault a préparé un mémoire à l'intention du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain au nom de l'équipe de rétablissement du pluvier siffleur de l'Est du Canada et du Service canadien de la faune, région de l'Atlantique. L'équipe de rétablissement du pluvier siffleur regroupe des représentants de cinq administrations provinciales, de deux régions du Service canadien de la faune, de Parcs Canada, d'organismes de conservation non gouvernementaux et d'universitaires. Cette équipe se concentre sur le rétablissement du pluvier siffleur dans cette région puisque cette espèce a été désignée comme une espèce menacée en 1985. Le Service canadien de la faune a également le mandat de protéger les oiseaux migrateurs, leurs nids et leurs œufs.

Le pluvier siffleur est un petit oiseau de rivage qui fait son nid sur les plages côtières dans l'Est du Canada. Le Nouveau-Brunswick est particulièrement important pour ce qui est des nombreux pluviers siffleurs qui font leurs nids sur les plages côtières de la province. Les pluviers siffleurs ont été désignés comme des espèces menacées d'extinction en 1985 en raison des nombreuses menaces humaines et naturelles; ces menaces réduisent le taux de survie des oisillons et augmentent la mortalité des adultes. Les menaces naturelles sont difficiles à atténuer, d'où les efforts considérables qui ont été consacrés pour limiter les effets des menaces humaines.

L'impact des véhicules tout-terrain sur les pluviers siffleurs a été bien documenté et peut être indirect et direct²⁰. Les véhicules tout-terrain sur les plages peuvent avoir des effets directs sur les oiseaux en

²⁰ M^{me} Amirault a fourni certaines références concernant les effets de l'utilisation des véhicules tout-terrain sur le pluvier siffleur; la liste est disponible sur demande.

détruisant leurs nids ou leurs œufs et en contribuant à la mortalité des adultes et des oisillons qui ne peuvent pas encore voler. Indirectement, ils provoquent divers effets comme la perturbation de l'accouplement et du comportement territorial, l'abandon des sites de nidification, la détérioration de l'habitat et des zones d'alimentation et des écosystèmes côtiers, et le besoin d'une dépense plus grande d'énergie pour effectuer des activités routinières comme l'alimentation et l'accouplement. Un exemple de la détérioration de l'habitat causée par les véhicules tout-terrain sont les ornières créées dans le sable. Ces ornières empêchent considérablement le mouvement des petits oisillons vers les zones d'alimentation. Lorsqu'ils sont piégés dans le creux du sable, ces oisillons deviennent des proies faciles pour les goélands et les corbeaux.

D'autres exposés présentés au Groupe de travail ont expliqué en détail les autres espèces qui habitent ou qui se reproduisent dans les cours d'eau, les rivières, les étangs, les marais ou les tourbières et sur lesquelles l'utilisation des véhicules tout-terrain pourrait avoir des effets néfastes. Celles-ci comprennent les salamandres à deux lignes, les salamandres sombres, les couleuvres à ventre rouge, les grenouilles, les tortues des bois, le campagnol, le Lemming des tourbières et diverses espèces aquatiques et de poissons.

Emprise routière

Dans un mémoire qu'il a présenté, le ministère des Transports a révélé qu'il a établi un plan de protection de l'environnement et un guide environnemental pour protéger l'environnement naturel lors de l'aménagement d'une infrastructure routière et d'une emprise routière, et des activités d'entretien de ces ouvrages sur une base continue. Les ouvrages de protection de l'environnement installés par le ministère des Transports peuvent être endommagés et rendus inefficaces par d'autres utilisateurs autorisés et non autorisés de l'infrastructure et de l'emprise routière.

Maritime Road Development Corporation (MRDC) a également indiqué dans son mémoire au Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain qu'un des plus importants défis de la construction et de l'exploitation de l'autoroute de Fredericton à

Moncton est la gestion de l'environnement du projet. MRDC a exprimé des préoccupations environnementales au sujet de l'utilisation des véhicules tout-terrain (véhicules tout-terrain motoneiges, autodunes, motos, etc.).

- « Les pentes et les rives le long de la route sont conçues pour soutenir la structure routière et assurer le drainage tout en prévenant l'érosion ou la défaillance des pentes causée par les intempéries. Tous les ans au printemps, ces rives et ces pentes sont vulnérables aux dommages puisque la nappe phréatique est élevée et la végétation, qui stabilise les pentes, est dormante ou non entièrement aménagée. Pendant ces périodes, les véhicules tout-terrain traversent et sillonnent les pentes et causent d'importants dommages qui provoquent l'érosion, le glissement des pentes et même l'effondrement général des pentes. Ces dommages créent malheureusement une sédimentation dans les écoulements qui pénètrent dans les cours d'eau et dans l'habitat des poissons le long du corridor routier et contribuent à l'envasement des ponceaux et des fossés. »
- « Les autres questions qui préoccupent sont les bassins de dissipation et l'habitat du poisson reconstruit dans le corridor routier qui a été conçu et construit pour limiter l'impact de l'installation routière sur la population de poissons aux ponceaux. Le personnel a vu à maintes reprises les conducteurs de véhicules tout-terrain utiliser ces zones pour y nettoyer leur véhicule. Il faut noter que bon nombre de ces cours d'eau sont des habitats pour le poisson et il faut l'autorisation du gouvernement fédéral pour faire passer la route à travers ces cours d'eau; ces cours d'eau font régulièrement l'objet d'abus de la part des véhicules tout-terrain. »
- « Pendant la construction de l'autoroute de Fredericton à Moncton, de nombreux secteurs ont été ensemencés et recouverts de pailles pour limiter les écoulements et l'envasement. Bon nombre de ces secteurs ont été endommagés par les véhicules tout-terrain qui ont traversé et sillonné les secteurs nouvellement ensemencés. »

Pollution par le bruit et la poussière

Plusieurs mémoires présentés au Groupe de travail ont fait ressortir la pollution considérable causée par le bruit et la poussière créés par les véhicules tout-terrain. Cette pollution empêche les propriétaires fonciers de jouir de la nature, de la faune et des biens-fonds. D'autres ont exprimé des inquiétudes au sujet des problèmes de santé (allergies et sensibilités respiratoires). Voici certains commentaires qui ont été exprimés par le public à cet égard.



« J'habite près du Sentier transcanadien... le sentier traverse notre entrée de cours. J'ai des allergies et des sensibilités respiratoires et la circulation des véhicules tout-terrain sur le sentier aggrave mes problèmes de santé... La poussière qui est soulevée lorsque ces véhicules circulent m'empêche de rester à l'extérieur sans porter un masque ou subir des effets néfastes. Il est ironique de penser que nous avons déménagé en campagne afin que je sois exposé à moins de problèmes de qualité de l'air. Nous n'avons jamais imaginé qu'un chemin de terre serait aménagé près de notre entrée. »

« ...le cyclisme sur Sentier Nouveau-Brunswick... Nous avons entendu un véhicule tout-terrain approcher et nous avons quitté le sentier pour le laisser passer. Le conducteur n'a pas ralenti, ce qui nous incite à penser qu'il ne nous a même vus. En tout, six véhicules tout-terrain sont passés et il est absolument impossible que les cinq autres nous aient vus, compte tenu de la quantité de poussière produite. Je n'ai pas aimé du tout voir mes vêtements recouverts de poussière et avoir de la poussière dans les yeux et dans la bouche. »

« Je suis un propriétaire foncier qui possède quatre acres directement en bordure de Sentier NB Trail. Un flux constant de véhicules tout-terrain s'est mis à passer sur notre propriété à partir des petites heures du matin jusqu'à la brunante. Par temps sec, la poussière nous empêche d'ouvrir les fenêtres qui donnent sur le sentier. Les tronçons droits et au niveau de ce sentier incitent tout simplement les conducteurs des véhicules tout-terrain à mettre à l'épreuve leur capacité de faire de la vitesse. À l'été de 1999, la poussière créée par les mauvais utilisateurs du sentier a recouvert notre potager situé à 400 pieds du sentier! Imaginez la poussière que la vie végétale a subi à côté du sentier. »

Le dernier commentaire et les autres mémoires ont fait également mention de l'impact de la pollution par le bruit et par la poussière sur les plantes et les espèces fauniques sensibles pendant les périodes critiques de la croissance, de la reproduction et de la migration. Les espèces fauniques ou végétales ne s'adaptent peut-être pas au bruit et à la poussière provoqués par les véhicules tout-terrain et pourraient quitter la région ou mourir.

Zones protégées²¹

Le projet visant à établir un réseau global de zones protégées pour le Nouveau-Brunswick a été commandé par le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie en 1997. M. Louis LaPierre a effectué l'étude et publié ses conclusions dans un rapport intitulé *Une stratégie de zones protégées pour le Nouveau-Brunswick*. Ce rapport a identifié douze (12) sites possibles pour la composante de filtre dégrossisseur du réseau de zones protégées au Nouveau-Brunswick. Par après, le rapport a été rendu public par le ministre des Ressources naturelles et de l'Énergie à titre d'information publique, et pour permettre au public de l'étudier et d'exprimer ses commentaires en septembre 1998.

Au début de 1999, M. LaPierre a tenu 20 rencontres publiques dans la province pour recevoir des mémoires et des exposés sur le plan proposé d'une *Stratégie de zones protégées pour le Nouveau-Brunswick*. Un rapport résumant les commentaires reçus et formulant des recommandations à l'intention du ministre des Ressources naturelles et de l'Énergie concernant la stratégie finale a été rédigé. Ce rapport comprenait

²¹ Tous les rapports sur la Stratégie de zones protégées sont disponibles en ligne à l'adresse <http://www.gnb.ca/0078/francais.htm>

cinquante (50) recommandations, qui appuyaient en principe le projet d'un réseau global de zones protégées au Nouveau-Brunswick.

Ce rapport contient aussi un résumé des principaux enjeux et préoccupations exprimés par les Néo-Brunswickois concernant ce projet. Aux fins de ce Groupe de travail, les questions et les enjeux exprimés par rapport à l'utilisation et à l'accès à des fins récréatives des motoneiges et des véhicules hors route dans les zones protégées proposées sont d'un grand intérêt. Voici certains « commentaires du résumé » par rapport à l'utilisation et à l'accès à des fins récréatives :

« Les gens ont principalement manifesté de l'intérêt et des inquiétudes au sujet de la chasse et de la pêche sportive, de la circulation en motoneige et en véhicule tout-terrain et de l'utilisation des camps de chasse et de pêche ».

« D'autres ont souligné l'importance de fournir des possibilités de loisir de haute qualité pour les activités comme le canotage, la randonnée et l'appréciation de la nature. Ces communications ont insisté sur l'importance de réduire les effets éventuels des utilisations récréatives sur l'environnement naturel ainsi que sur la nécessité d'éviter les conflits entre différentes activités récréatives. »

« Malgré les opinions divergentes sur les types d'activités récréatives indiquées dans les zones protégées, on a relevé un appui répandu à l'égard des processus de planification et de consultation permettant la participation efficace de toutes les parties intéressées aux prises de décisions au sujet de la gestion de chacune des zones ».

Voici d'autres commentaires au sujet de l'utilisation des véhicules hors route et des motoneiges.

« Des représentants des divers clubs de véhicules tout-terrain et de motoneiges ont fréquemment énoncé l'opinion qu'ils devraient être autorisés à circuler à l'intérieur des zones protégées, tout au moins sur les sentiers existants. »

« Inversement, d'autres ont émis l'opinion qu'il faudrait limiter les déplacements de véhicules à moteur dans les zones protégées en raison de leurs effets négatifs sur l'environnement ou sur la qualité des expériences en pleine nature des autres utilisateurs. »

« Les personnes défendant l'utilisation des motoneiges et des véhicules tout-terrain dans les zones protégées ont souligné que ces véhicules facilitent l'accès pour d'autres fins récréatives comme l'observation du paysage, la chasse et la pêche sportive. »

« Bon nombre de supporteurs de ces activités, en particulier les membres des clubs de véhicules tout-terrain et de motoneiges, se sont par ailleurs dit prêts à accepter quelques restrictions, comme la limitation de leur utilisation à des sentiers désignés ou le déplacement des tracés et des sentiers pour éviter les secteurs écosensibles, en cas de désignation future éventuelle d'une zone protégée. »

Comme troisième composante du processus visant à définir une *Stratégie de zones protégées pour le Nouveau-Brunswick*, un comité des intervenants concernant la stratégie des zones protégées a été établi pour revoir les conclusions et les recommandations de M. LaPierre. Le mandat du comité était d'examiner les 50 recommandations du « Résumé et recommandations des assemblées publiques » de 1999 et de tracer un plan d'action pour que le réseau des zones protégées soit mis en œuvre d'ici 2005. Le mandat du comité comprenait également la mise au point des limites et des utilisations des terres pour les sites proposés.

Le comité des intervenants sur la stratégie des zones protégées fonctionnait sur une base consensuelle et a finalisé son rapport en juin 2000. Il l'a rendu public en août 2000. Le comité a proposé que les activités suivantes soient permises dans les zones protégées :

- les activités écotouristiques;
- la randonnée pédestre;
- la navigation de plaisance dans des embarcations sans moteur, p. ex. le canotage;
- le camping sauvage;
- la pêche (avec remise à l'eau);
- les concessions à bail de lieux de camp existantes seulement;
- l'accès aux concessions à bail de lieux de camp existants au moyen de véhicules à moteur;

- l'accès au moyen de motoneiges, de VTT et de véhicules routiers seulement dans les endroits où un chemin/sentier traverse la zone protégée et constitue une voie de circulation importante. Ces voies seront désignées dans chaque zone.

Le comité a aussi proposé que les utilisations des terres suivantes soient interdites :

- les nouveaux chemins;
- les nouveaux sentiers pour véhicules à moteur;
- les nouveaux aménagements hydroélectriques et les corridors de services publics;
- les activités forestières ou minières;
- les déplacements en véhicules à moteur (y compris les embarcations, les motoneiges et les VTT), sauf dans les cas susmentionnés;
- les nouvelles infrastructures (bâtiments, terrains de stationnement, etc.).

Le 24 mai 2001, le gouvernement provincial a annoncé la création de dix (10) zones protégées au Nouveau-Brunswick. Ces zones représentent 2 % de la base de terre du Nouveau-Brunswick et s'ajoutent à 1,4 % de la base de terre déjà protégée sous une forme quelconque. Un plan de mise en œuvre identifiant clairement les activités permises et les activités interdites dans les zones protégées a été dressé. L'accès aux véhicules, y compris les camions, les voitures, les véhicules tout-terrain, les motoneiges, les vélomoteurs, etc. sera permis mais seulement sur les routes désignées. Les activités interdites comprennent les activités forestières, les activités minières, l'extraction d'agrégats, les nouveaux corridors de services, les nouvelles infrastructures (y compris les chemins ou les sentiers à des fins de véhicule) et les nouveaux baux de la Couronne.

De plus, si l'intérêt est suffisant, un comité consultatif local sera établi pour chaque site. Le but est de permettre au comité représentant les intérêts et les préoccupations locaux, de présenter des recommandations au ministre par rapport à différents sujets comme les routes désignées, les utilisations permises ou interdites, etc.

Zones sensibles (flore et faune)

Un certain nombre d'exposés présentés au Groupe de travail ont mentionné les zones environnementalement sensibles et les dommages à long terme causés par les véhicules tout-terrain. Ils

ont fait ressortir que ces zones sont particulièrement vulnérables au printemps, à l'été et à l'automne lorsque l'activité des véhicules tout-terrain est à son maximum.

Le mémoire de la Fédération des naturalistes du Nouveau-Brunswick a mentionné un certain nombre d'espèces de plantes rares et menacées par exemple l'aster du golfe du Saint-Laurent, l'aster du marais salant de Bathurst, l'aster de l'Anticosti, le Perker's Pipewort et le Southern Twayblade. Le pédiculaire de Furbish habite quelques zones le long du fleuve Saint-Jean et ne se trouve à nulle part ailleurs au monde.

Eau de surface

Au Nouveau-Brunswick, environ 40 % de la population obtient son approvisionnement en eau des bassins hydrographiques d'eau de surface. C'est-à-dire, une zone de terre qui se draine dans un réseau de cours d'eau, de lacs et de rivières. Un bassin hydrographique contaminé peut se traduire par de l'eau non potable pour des milliers de personnes.

La zone directement adjacente aux réservoirs d'approvisionnement en eau, aux lacs et aux cours d'eau qui se déversent dans ces réservoirs, est la zone la plus critique. Par conséquent, l'utilisation des terres dans ces zones peut avoir un effet direct sur l'eau. Même si cela n'est pas toujours immédiatement apparent, les activités d'aménagement des terres comme la préparation des sites, la construction de l'habitation et l'installation des services essentiels peuvent avoir des effets sur l'environnement. L'effet cumulatif de plusieurs habitations ou de tout un lotissement peut être assez considérable.

Il a été reconnu qu'il faut réglementer l'aménagement dans les zones où la source d'eau potable est assurée par des lacs, des cours d'eau et des rivières. C'est pourquoi on a mis au point le Programme de protection des bassins hydrographiques (voir Annexe 1 pour une description approfondie du Programme de protection des bassins hydrographiques). Dans le cadre de ce programme, l'aménagement dans une zone de 75 m d'un cours d'eau protégé est réglementé.

Corridors de services

Un mémoire du ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a indiqué que le Nouveau-Brunswick



compte environ 430 km de corridors de gazoduc établis pour le gaz naturel. Environ 210 km de gazoduc sont installés sur les terres de la Couronne. L'accès des véhicules tout-terrain aux servitudes accordées pour Maritimes and Northeast Pipeline, comporte plusieurs enjeux, dont les dommages à ces installations et aux cours d'eau, aux terres humides et autres zones sensibles de la faune.

En effet, un mémoire présenté par Maritimes and Northeast Pipeline (M&NP) a fait ressortir des préoccupations dans certains secteurs le long du corridor du gazoduc, y compris les effets environnementaux. M&NP dit avoir pris des mesures raisonnables pour protéger l'environnement pendant et après la construction de son gazoduc, y compris la protection et l'intégrité des cours d'eau et de leurs approches, l'intégrité des terres humides, le besoin de ne pas perturber les servitudes afin de permettre le rétablissement de la végétation naturelle et plantée. La circulation des véhicules tout-terrain sur les servitudes a nui aux trois objectifs susmentionnés.

M&NP a indiqué que le plus grand effet sur les servitudes était causé par l'orniérage et l'érosion provoqués par la circulation des véhicules tout-terrain. Cette situation aggrave les effets et



perturbe la nouvelle végétation, nuit à la nouvelle croissance en raison du compactage du sol, et transporte l'eau de surface en aval sur la servitude, souvent vers les cours d'eau, plutôt qu'à travers la servitude et dans les zones forestières adjacentes comme il est prévu.

Cours d'eau

Bon nombre de mémoires ont fait état des dommages causés aux cours d'eau par l'utilisation des véhicules tout-terrain, dont l'érosion du sol causé par la conduite le long des rives, et les écoulements et l'envasement qui peuvent être causés par la conduite de ces véhicules sur les lits des cours d'eau et des rivières. Le mémoire de la Fédération de la faune du Nouveau-Brunswick a conclu que



« ... tous les passages de cours d'eau doivent être réglementés rigoureusement et tous les ponts ou autres ouvrages construits pour l'utilisation de la circulation des véhicules tout-terrain doivent être autorisés par le ministère de l'Environnement. Il faut tenir compte des dispositions de la Loi fédérale sur les pêches concernant l'habitat du poisson. »

L'envasement des zones de frai caillouteux peut restreindre ou empêcher la reproduction de certains poissons et espèces aquatiques. Il peut avoir des effets sur les espèces d'invertébrés qui habitent ces cours d'eau. Comme il est noté dans le mémoire de la Fédération des naturalistes du Nouveau-Brunswick, « la diminution des insectes aquatiques et des formes larvaires des espèces terrestres qui habitent les cours d'eau a un effet sur toute la chaîne alimentaire aquatique ».

De nombreuses zones sensibles le long des cours d'eau et des rivières sont un secteur préoccupant si les véhicules tout-terrain continuent de les utiliser comme ils le font maintenant. Au fil des années, l'utilisation continue des véhicules tout-terrain peut endommager et modifier la biodiversité entière d'un cours d'eau ou d'une rivière.

Terres humides

Les effets actuels sur les habitats en terres humides de l'utilisation des véhicules tout-terrain qui ont été mentionnés dans un mémoire du ministère des Ressources naturelles comprennent les suivants :

- compactage et destruction de la végétation qui peut facilement modifier la topographie des terres humides, ce qui a des effets micro-habitat en raison des changements apportés à la quantité de l'eau disponible;
- changements à la composition des espèces végétaives;
- changements possibles à l'hydrologie;
- baisse de la qualité de l'eau (causée par la sédimentation et l'érosion);
- compactage des sols (là où circulent les véhicules tout-terrain, rien ne pousse);
- perturbation de l'utilisation par la faune, exploitation accrue;
- effets importants pour l'habitat des espèces rares.



APPLICATION DE LA LOI

Comme il a déjà été mentionné, l'utilisation accrue des véhicules tout-terrain soulève des préoccupations au sujet des risques accrus d'actes criminels, d'actes d'intrusion sur les biens-fonds privés et de confrontation avec les propriétaires fonciers privés et autres utilisateurs récréatifs. Ces préoccupations ont donné lieu à des demandes de niveaux d'application accrus. Afin de donner une description de l'étendue du problème dans la province, on a demandé à un certain nombre d'organismes d'application de la loi de fournir des statistiques.

On a demandé des statistiques aux forces policières régionales et municipales et à la GRC concernant les appels et les plaintes liés aux véhicules tout-terrain. L'Annexe J fournit des statistiques sur le nombre et la nature des appels et des plaintes liés aux véhicules tout-terrain fournies par les forces policières municipales et régionales et sur les appels de service et les accusations en vertu de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* fournies par la GRC. Les appels de service reçus par la GRC pour la *Loi sur les véhicules tout-terrain* ont augmenté constamment d'environ 103,9 % par rapport à 1995-2000 et de 159,1 % au cours des quatre dernières années (1996-2000). Le nombre d'accusations traitées en vertu de la Loi a augmenté également de 55,1 % au cours des cinq dernières années et de 113,4 % au cours des quatre dernières années. De plus, les augmentations sont reflétées également dans le nombre de personnes accusées, qui a augmenté de 61,2 % de 1995 à 2000 et de 118,3 % au cours des quatre dernières années.

Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a également signalé des infractions à la *Loi sur les véhicules tout-terrain* relativement à tous les véhicules visés par la Loi (voir Annexe J). Pour l'exercice financier 2000-2001, 660 infractions à la Loi sur les véhicules tout-terrain ont été enregistrées. De ce total, 606 avertissements ont été émis. Toutefois, ces données sont biaisées par l'application spéciale aux motoneiges de la nouvelle législation du permis obligatoire pour les sentiers, qui a représenté 431 des avertissements. Pour le présent Groupe de travail, il faut noter que 123 des avertissements concernaient le défaut de respecter un ordre d'un agent de la paix et 27 ont été rendus pour la conduite d'un véhicule tout-terrain sur une piste de motoneige gérée.

Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie signale toutefois que les plaintes liées aux véhicules tout-terrain ne sont pas retracées de façon adéquate et uniforme dans l'ensemble de la province. Le ministère estime donc que ces données sont incomplètes et n'indiquent pas vraiment l'étendue de l'activité illégale liée à l'utilisation des véhicules tout-terrain. Il pense aussi que le public n'appelle pas pour signaler les actes d'intrusion et les activités illégales en partie parce que les actes d'intrusion dans les zones sensibles ou protégées ne sont pas nécessairement toujours évidents et que les gens ne sont peut-être pas conscients des restrictions imposées aux véhicules motorisés dans ces secteurs. Bon nombre de gens sont également frustrés par l'absence perçue de réactions de la part des organismes d'application de la loi.

Le ministère de la Sécurité publique a fourni des données concernant le nombre d'amendes imposées en vertu de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* et les sommes perçues :

l'extrait suivant provenant d'un mémoire présenté au Groupe de travail.

« Mes voisins et moi n'ont vu aucune preuve de ce qui pourrait ressembler à l'application de la loi au cours des trois dernières années et demie. Toutes les machines, sécuritaires ou non, filant à toute vitesse, à n'importe quel moment, conduites par des gens de tout âge, voilà ce qui est la règle quotidienne. »



Tableau 4

Amendes imposées en vertu de la Loi sur les véhicules tout-terrain

Année	Nombre d'amendes	Sommes perçues
1997-1998	629	38 474,80 \$
1998-1999	721	44 353 \$
1999-2000	1 013	64 716,20 \$

Le Conseil Sentiers Nouveau-Brunswick inc. a aussi avisé le Groupe de travail qu'il reçoit tous les jours des plaintes concernant l'utilisation des véhicules tout-terrain sur le réseau de Sentier NB Trail, dont l'accès aux véhicules tout-terrain est interdit. Les mémoires du grand public ont souligné certains enjeux et préoccupations concernant l'utilisation des véhicules tout-terrain. Environ 45 % des mémoires mentionnent la nécessité d'interdire les zones non autorisées aux véhicules tout-terrain, y compris le réseau de Sentier NB Trail, et d'interdire les autres activités illégales qui sont facilitées par l'utilisation des véhicules tout-terrain (voir Annexe C).

La nature et l'étendue des problèmes d'application de la loi ont été discutées à plusieurs reprises pendant les réunions du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain. Plusieurs présentateurs et mémoires du public ont également mentionné les problèmes d'application de la loi, comme l'indique

Certains facteurs ont été attribués à l'absence d'une application de la loi adéquate pendant les délibérations du Groupe de travail.

- Le manque de ressources adéquates pour appliquer la loi par rapport à l'utilisation des véhicules tout-terrain; l'application peut être secondaire ou accessoire à l'application d'une autre loi;
- Le manque de personnel d'application qui a suivi un cours de formation relatif aux véhicules tout-terrain comme l'exige la politique de la police;
- La police doit tenir compte d'un certain nombre de facteurs avant d'entamer une poursuite dangereuse;
- Bon nombre de conducteurs de véhicules tout-terrain n'arrêteront pas pour la police;

- Il est impossible d'identifier un conducteur qui porte un casque muni d'un masque;
- Certains véhicules tout-terrain ne sont pas immatriculés;
- Les véhicules immatriculés peuvent avoir des plaques d'immatriculation illisibles, petites ou recouvertes de boue, d'où l'impossibilité de les identifier;
- Les véhicules tout-terrain contre les voitures de patrouille de la police; les conducteurs de véhicules tout-terrain peuvent s'esquiver de la police en prenant un sentier hors route;
- Le personnel d'application parfois ne connaît pas la loi en vertu de laquelle l'infraction a eu lieu, selon la nature de l'infraction et de l'emplacement (bien public contre bien privé);
- Manque de précision par rapport à l'autorité d'appliquer les diverses mesures législatives qui réglementent l'utilisation de véhicules tout-terrain;
- L'attitude de la police et du public à l'égard de ces activités et de l'application de la loi; ce type d'activités récréatives peut faire partie de la culture locale dans certaines régions.

C'est-à-dire qu'on estime que le personnel de l'application des lois n'a pas le soutien législatif (p. ex. outils nécessaires à l'application de la loi), ni la main-d'œuvre ou le matériel approprié dont il a besoin pour faire respecter la loi par les conducteurs des véhicules tout-terrain.

Modèle d'application des lois du ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie

Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a étudié les diverses catégories d'application de la loi par rapport à la conduite des véhicules tout-terrain qui seraient exigées, y compris sécurité, sentiers, environnement, terrain privé, code criminel, application administrative et municipale. Le ministère a déterminé que s'il devait se charger d'assurer un niveau adéquat d'application de la loi sur les sentiers et dans l'environnement,²² il aurait besoin d'un total de douze (12) autres postes (équivalents) qui seraient répartis dans quatre (4) régions. À une moyenne de 65 000 \$ par ETP, le ministère des Ressources

naturelles aurait besoin d'une somme de 780 000\$. Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a indiqué que son rôle d'application de la loi cependant ne s'étend pas aux infractions au Code criminel ni aux actes d'intrusion sur les propriétés privées.

Il faut indiquer toutefois qu'un certain nombre de facteurs auraient des effets sur les activités d'application de la loi et que ces facteurs ne peuvent pas être déterminés actuellement. Cela comprend les nouvelles exigences législatives proposées par le Groupe de travail ainsi que toute considération d'une activité conjointe par les forces policières à l'application de la loi envisagée dans son modèle. Tous les coûts de formation et d'éducation pour le personnel du ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie s'ajouteraient aux coûts d'exploitation de l'application de la loi.

Modèle d'application de la loi de la Gendarmerie royale du Canada

La GRC a également étudié le besoin d'assurer des services policiers qui offrent une approche directe, proactive et continue afin d'assurer un niveau adéquat de sécurité au public sur l'ensemble des réseaux de sentiers du Nouveau-Brunswick et pour que les réseaux de sentiers soient utilisés à des fins autorisées seulement.

Actuellement, le personnel de la GRC embauché en vertu de l'Entente provinciale sur les services de police applique la loi relativement aux véhicules tout-terrain et malgré les ressources limitées et les heures bénévoles consacrées à la patrouille, le taux d'application de la loi a augmenté constamment. Comme il a déjà été mentionné, les appels de service, le nombre d'accusations traitées et le nombre de personnes accusées d'infractions à la *Loi sur les véhicules tout-terrain* ont augmenté considérablement au cours des quatre à cinq dernières années. Les appels de service sur les sentiers relativement à la sécurité publique comprend de façon non limitative l'utilisation non autorisée des véhicules tout-terrain sur les sentiers désignés, la conduite dangereuse et en état d'ébriété des véhicules tout-terrain, les accidents mortels et les accidents occasionnant des blessures et les crimes comme le vol ou les dommages à la propriété, le vol de bois, les actes d'intrusion et les incendies criminels.

²² Il tiendrait compte également d'une certaine application secondaire des dispositions administratives et sécuritaires.

Au fur et à mesure que des réseaux de sentiers continueront d'être aménagés et que le nombre d'utilisateurs des sentiers augmentera, de plus fortes pressions seront exercées sur les ressources limitées actuelles de la GRC provinciale. Les pressions supplémentaires qu'exerceront les recommandations du Groupe de travail et la réaction du gouvernement sur les ressources de la GRC ne peuvent pas être déterminées actuellement. Dans un effort visant à déterminer un modèle de prestation de service minimal en vue d'une approche directe, proactive et continue en matière d'application de la loi sur les réseaux de sentiers provinciaux, la GRC toutefois propose ce qui suit : un poste de coordonnateur provincial des sentiers et un poste de coordonnateur de l'application de la loi sur les sentiers.

Le coordonnateur provincial des sentiers serait rattaché aux quartiers généraux de la Division « J » et il serait chargé de coordonner de façon continue l'élaboration et la mise en œuvre de programmes de sensibilisation et d'information du public, de sécurité et de formation relativement à l'application de la loi sur les sentiers récréatifs dans les zones qui relèvent de la GRC. Les coordonnateurs de l'application de la loi sur les sentiers seraient situés à des endroits stratégiques dans la province (déterminés par le quartier général de la Division « J ») et travailleraient de façon continue avec les principaux groupes d'intervenants à la coordination et à la mise en œuvre de programmes de formation et de sensibilisation du public, de sécurité et d'information relativement à l'application de la loi sur les sentiers récréatifs dans les zones relevant de la GRC.

Compte tenu des facteurs actuels et du besoin d'offrir sur une base continue un service réactif et proactif pour les réseaux de sentiers du Nouveau-Brunswick, le coût minimum de la GRC pour la première année sera d'environ 2 528 141 \$. Ensuite, le coût minimum par année serait d'environ 1 346 045 \$ en plus de tout rajustement effectué pour les augmentations salariales et les coûts de remplacement du matériel et des vêtements.

Forces policières municipales et régionales

Même si elles ont un ratio d'agents par habitants plus élevé et des zones géographiques plus accessibles et plus restreintes pour la police, les forces policières municipales et régionales font face

aux mêmes défis en matière d'application de la loi que les organismes qui assurent l'application de la loi dans les régions rurales.

Service canadien de la faune/Ministère de la Défense nationale

Le Service canadien de la faune qui a le mandat d'appliquer la loi dans les zones côtières et la police militaire du ministère de la Défense nationale qui a le mandat d'appliquer la loi sur les propriétés de la Défense nationale mènent des activités d'application de la loi relativement aux véhicules tout-terrain qui sont complémentaires avec leur rôle principal.

Tous les organismes d'application de la loi sont en faveur d'une législation qui permettrait de donner des contraventions pour les infractions à la *Loi sur les véhicules tout-terrain* et à la *Loi sur les actes d'intrusion*.

LÉGISLATION

Plusieurs mémoires et exposés ont fait valoir le besoin d'apporter des modifications aux règlements et aux lois afin de donner aux agents de la paix les outils dont ils ont besoin pour appliquer la loi. D'autres cependant se sont dit contre l'adoption de tout autre règlement concernant les conducteurs de véhicules tout-terrain. Voici certains commentaires qui ont été reçus :

« Je puis vous assurer qu'à mon avis, il faut depuis un certain temps et maintenant faire preuve de leadership et affecter des ressources pour améliorer la loi et la conformité aux règlements. »

« Faire des lois pour protéger les propriétaires fonciers contre les véhicules tout-terrain bruyants, le creusement des fossés, la poussière, etc.! »

« ... Je suis profondément préoccupé par le fait que la législation gouvernementale peut anéantir ou atténuer mon droit et mon privilège de jouir de la nature en adoptant des restrictions sur l'utilisation des véhicules tout-terrain. »

« Je m'oppose catégoriquement à tout genre de règlement supplémentaire qui imposera d'autres fardeaux financiers aux utilisateurs des véhicules tout-terrain dans la province. »

Avant de formuler des recommandations concernant les modifications à apporter à la loi et aux règlements, il y a lieu de présenter un bref survol de la loi provinciale utilisée à des fins d'application relativement à la conduite de véhicules tout-terrain et à la protection de l'environnement.

En plus du *Code criminel* et de toute autre législation fédérale, plusieurs lois provinciales sont utilisées à des fins d'application de la loi. Voici un court résumé des lois provinciales pertinentes²³ :

Loi sur les véhicules tout-terrain

La *Loi sur les véhicules tout-terrain* est appliquée par le ministère de la Sécurité publique. Elle établit certaines règles concernant la conduite des véhicules tout-terrain. Dans le présent document, un véhicule tout-terrain désigne aux termes de la loi, tout véhicule à moteur conçu et adapté aux usages hors route, y compris les motos hors route, les autodunes, les motoneiges et les machines amphibies.

La Loi contient des dispositions concernant l'immatriculation obligatoire, l'équipement obligatoire et les restrictions d'âge pour la conduite ainsi que l'assurance responsabilité obligatoire (pour les motoneiges seulement). L'article 16 de la Loi précise que « nul ne peut conduire un véhicule tout-terrain à l'intérieur de 7,5 mètres de la partie utilisée d'une route. »

Une comparaison de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* du Nouveau-Brunswick à la législation sur les véhicules hors route et les véhicules tout-terrain dans les autres provinces faisant ressortir des dispositions précises relatives aux véhicules tout-terrain est annexée (Annexe K).

Loi sur l'assainissement de l'environnement

La *Loi sur l'assainissement de l'environnement* autorise le ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux à régler ou à réduire la quantité de polluants ou de déchets intégrés à l'environnement pour une période donnée. Cette Loi permet au gouvernement d'éliminer le déversement de tout polluant, de modifier le mode de déversement ou les procédures à suivre pour contrôler le déversement et d'effectuer des activités de nettoyage adéquates. La *Loi sur l'assainissement*

de l'environnement assure que nul ne déverse un polluant si ce polluant affecte la qualité biologique, chimique, physique ou naturelle de l'environnement et s'il met en danger la santé ou la sécurité des humains ou des animaux ou cause des dommages aux biens ou à la vie végétale.

Afin d'assurer un cadre législatif pour la planification environnementale, le *Règlement du Nouveau-Brunswick sur les études d'impact sur l'environnement* (87-83) établi en vertu de cette Loi vise à cerner les effets environnementaux liés aux projets d'aménagement avant leur mise en œuvre. Le *Règlement sur les études d'impact sur l'environnement* prévoit que des spécialistes techniques des organismes gouvernementaux et le public en général participent au projet de développement particulier (voir l'Annexe L pour une description plus approfondie de la démarche). Il faut obtenir l'approbation du gouvernement du Nouveau-Brunswick avant d'entreprendre un projet soumis à l'examen environnemental en vertu du *Règlement sur les études d'impact sur l'environnement*.

Le Règlement exige que les personnes, les entreprises ou les organismes publics, qui proposent certains types de projets, enregistrent de l'information au sujet du projet auprès du ministre de l'Environnement lors des premières étapes de la planification.

Loi sur l'assainissement de l'eau

L'objet de la *Loi sur l'assainissement de l'eau*, dont l'application est assurée par le ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux, est de protéger l'eau de surface et l'eau souterraine contre la contamination par des produits chimiques, des engrais, des activités de construction et des animaux de ferme. Les règles exposées dans la Loi permettent au gouvernement de régler les types d'activités qui ont lieu sur des parcelles essentielles de terre et par conséquent la quantité de déchets produite.

Afin de protéger les ressources en eau de surface du Nouveau-Brunswick contre les effets des activités comme la construction de bâtiments mal planifiés, les activités financières et d'aménagement non réglementées et l'installation de barrages ou d'autres obstacles dans l'eau, le programme du

²³ Les lois et les règlements provinciaux du Nouveau-Brunswick sont disponibles en ligne au site web du ministère de la Justice : <http://www.gnb.ca/justice/index.htm>

permis en vertu du *Règlement sur la modification d'un cours d'eau* a été établi. L'annexe M fournit une explication plus détaillée de ce programme.

Les terres humides de la province (y compris les marais côtiers) sont considérées comme des cours d'eau et toute personne qui travaille à moins de 30 mètres de terres humide doit obtenir un permis de modification d'un cours d'eau. Le programme s'applique à tous les canaux ouverts, naturels ou artificiels qui servent à transporter ou à transiter de l'eau pendant une partie de l'année. Les lacs, les étangs, les rivières, les cours d'eau, les criques, les terres humides sont clairement des cours d'eau comme le sont les réservoirs, les canaux et les fossés. Il importe de se renseigner pour savoir s'il faut obtenir un permis de modification d'un cours d'eau avant d'effectuer des travaux de défrichage de la végétation, de construction ou d'entretien des sentiers, d'excavation du sol, des activités de construction ou d'aménagement paysager à moins de 30 mètres d'un cours d'eau.

Loi sur les forêts et terres de la Couronne

La *Loi sur les forêts et terres de la Couronne* est appliquée par le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie. Elle régleme l'administration et la gestion des terres de la Couronne et des ressources. La Loi comprend des dispositions concernant l'accès aux terres de la Couronne, la récolte et le renouvellement des ressources en bois sur les terres de la Couronne, l'habitat pour le maintien des populations de poissons et de la faune, les activités récréatives forestières sur les terres de la Couronne et la réhabilitation des terres de la Couronne.

Loi sur les réserves écologiques

Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie assure l'application de la *Loi sur les réserves écologiques*. L'objet de la loi est de réserver des zones à des fins écologiques. La Loi précise, que nonobstant toute loi et sous réserve du Règlement, « nul ne doit chasser, pêcher ou piéger sur une réserve écologique ou y entreprendre des exploitations forestières, agricoles ou minières ou y effectuer des travaux d'exploration, de forage, de prospection, de nivelage ou de construction; et sont également interdits », en règle générale, les travaux susceptibles de modifier une partie du terrain ou de la végétation et des actes susceptibles de perturber la faune et la flore. Cette disposition interdit toute activité des véhicules tout-terrain et des sentiers dans les réserves écologiques.

La Loi prévoit également que le lieutenant-gouverneur en conseil désigne le Conseil de l'environnement comme conseil consultatif aux fins d'application de la Loi.

Il est prévu que la désignation de dix (10) zones protégées annoncée par le gouvernement le 24 mai 2001 sera inscrite dans la *Loi sur les réserves écologiques*.

Loi sur les espèces menacées d'extinction

La *Loi sur les espèces menacées d'extinction* est appliquée par le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie et comprend des dispositions pour protéger les espèces menacées ou les espèces régionales menacées, les espèces de la faune menacées ou les espèces de la faune régionale menacées et l'habitat critique d'un membre d'une espèce menacée ou d'une espèce régionale menacée.

Loi sur la pêche sportive et la chasse

La *Loi sur la pêche sportive et la chasse* est appliquée par le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie. Elle régleme l'administration et la gestion des ressources piscicoles et fauniques. Selon le paragraphe 3(1), « tous les animaux de la faune et poisson de la province, lorsqu'ils se trouvent à l'état sauvage, sont par la présente loi déclarés appartenir à la Couronne du chef de la province et nul ne peut acquérir sur ceux-ci aucun droit ni aucune propriété si ce n'est en conformité avec la présente loi et les règlements. » La Loi définit un certain nombre d'infractions concernant le poisson et la faune pour la chasse illégale, le piégeage, la mise au collet, la pêche à la ligne, la vente ou la possession illégale de poissons et d'animaux de la faune. La Loi interdit également l'utilisation de véhicules pour grouper des animaux de la faune.

De plus, la *Loi sur la pêche* régleme les réserves de la faune et les zones d'aménagement pour la faune dans la province. La Loi interdit les actes d'intrusion à l'aide d'un véhicule à moteur dans une zone désignée comme un refuge de la faune ou une zone d'aménagement pour la faune.

Loi sur les pêches (fédérale)

La *Loi fédérale sur les pêches* a été adoptée pour protéger le poisson, l'habitat du poisson et les eaux où vivent des poissons. Le ministère des Pêches et des Océans assure l'application des dispositions sur la protection de l'habitat (article 35) de la *Loi sur les pêches*, alors que Environnement Canada, en vertu

d'un protocole d'entente avec le ministère des Pêches et des Océans, applique les dispositions de la Loi concernant la prévention de la pollution (article 36).

L'article 35 de la *Loi sur les pêches* précise qu'il est interdit d'exploiter des ouvrages ou entreprises entraînant la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson. Habitat du poisson désigne « frayères, aires d'alevinage, de croissance et d'alimentation et routes migratoires dont dépend, directement ou indirectement, la survie des poissons. » L'article 36 précise qu'il est interdit d'immerger ou de rejeter une substance nocive dans des eaux où vivent des poissons. En vertu de cette *Loi*, le limon est considéré comme une substance nocive. L'utilisation de véhicules tout-terrain près ou à l'intérieur des cours d'eau peut causer l'érosion, ce qui mène à l'envasement et à la destruction de l'habitat du poisson et de l'habitat aquatique.

Loi sur les parcs

La *Loi provinciale sur les parcs* est appliquée par Entreprises Nouveau-Brunswick et le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie et comprend des dispositions pour l'établissement et l'entretien des parcs provinciaux. Le lieutenant-gouverneur en conseil peut, conformément au paragraphe 16(2), établir des règlements interdisant ou réglementant l'activité à l'intérieur des parcs provinciaux, y compris « interdisant ou réglementant la circulation des piétons, des véhicules, des bateaux ou des aéronefs ».

En application du paragraphe 11(1) du Règlement 85-104, il est précisé que « dans le parc provincial, il est interdit de conduire une motoneige, un véhicule amphibie, un véhicule tout-terrain ou un cycle tout-terrain ailleurs que dans une zone désignée par un gardien de parcs pour leur usage ».

Toutes les terres relevant de l'administration et du contrôle du ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie, intégrées à Sentier NB Trail, sont détenues en vertu de la *Loi sur les parcs*. Il importe de noter que sauf pour la désignation automatique de tous les agents policiers comme gardiens de parc

d'office, toutes les autres personnes qui entreprennent des activités d'application de la loi sur les terres des parcs doivent être désignées gardiens de parc par le ministre.

Loi sur la procédure applicable aux infractions provinciales

La *Loi sur la procédure applicable aux infractions provinciales* est appliquée par le ministère de la Justice. Elle prévoit des sanctions en ce sens qu'une loi rend punissable une infraction en vertu de la présente Loi à titre d'infraction de la classe A, B, C, D, E, F, G, H, I ou J. Les sanctions peuvent inclure l'acquittement sans pénalité, les amendes, l'emprisonnement et les ordonnances de probation.

La *Loi sur la procédure applicable aux infractions provinciales* comprend des dispositions concernant la contravention. L'article 9 précise « qu'un agent de police ou une personne autorisée qui a des motifs raisonnables et probables de croire qu'une personne a commis une infraction prescrite peut lui signifier un billet de contravention selon la formule prescrite²⁴ ». La Partie V de la Loi également précise les pouvoirs de saisie et de perquisition des agents de la paix.²⁵

Loi sur les actes d'intrusion

La *Loi sur les actes d'intrusion* est appliquée par le ministère de la Justice et prévoit la réglementation des zones où la conduite des véhicules à moteur est permise. Elle prévoit que quiconque conduit des véhicules à moteur sur des terres qui sont sensibles aux dommages environnementaux commet une infraction. Les terres sensibles comprennent les réserves écologiques et de la faune, les cours d'eau (sauf aux passages désignés), les zones riveraines d'un lac (25 m au-dessus et 25 m en dessous de la ligne normale des hautes eaux), les zones riveraines d'un océan (de la ligne normale des basses eaux et jusqu'à 300 m au-dessus de la ligne normale des hautes eaux, et les marais d'eau salée et d'eau douce).

Cette Loi ne s'applique pas aux terres de la Couronne définies au sens de la *Loi sur les terres et forêts de la Couronne* sauf lorsque ces terres sont désignées au paragraphe 2.1(1) ou à l'article 2.2. En vertu du paragraphe 2.1(1), ces terres comprennent

²⁴ Un agent de police inclut un membre de la GRC et un agent de police défini dans la *Loi sur la police du Nouveau-Brunswick*. Une personne autorisée désigne une personne autorisée par règlement à exercer une fonction prescrite en vertu de la *Loi sur la procédure applicable aux infractions provinciales*.

²⁵ Un agent de la paix désigne un « agent de police » et « toute autre personne désignée agent de la paix par la Loi et qui est accompagnée ou est sous la surveillance des fonctions statutaires de cette personne ou relativement à une infraction ou à une infraction soupçonnée en vertu de cette Loi ».

toute zone désignée comme un sanctuaire d'animaux de la faune ou une zone d'aménagement pour la faune en vertu de la *Loi sur la pêche sportive* et la chasse; une réserve écologique établie en vertu de la *Loi sur les réserves écologiques*, ou toute zone désignée par règlement comme une zone devant être protégée contre les dommages à l'environnement. Le paragraphe 2.2 mentionne les terres qui sont cultivées ou aménagées pour la production alimentaire destinée aux humains ou au bétail, un verger qui est cultivé ou aménagé, un pâturage, une plantation d'arbres de Noël, ou une plantation de plants, semis et de plants.

RÉSEAU DE SENTIERS

Après l'étude des mémoires et des exposés reçus par le Groupe de travail concernant les nombreux enjeux et préoccupations au sujet de l'utilisation des véhicules tout-terrain, la plupart des membres du Groupe de travail et des présentateurs ont reconnu qu'il faut un réseau de sentiers approuvé pour les véhicules tout-terrain. Un tel réseau fournirait aux propriétaires de véhicules tout-terrain à des fins récréatives, un lieu où ils pourraient conduire leurs véhicules sans enfreindre la loi, sans endommager l'environnement et sans nuire aux propriétaires fonciers. Cela atténuerait aussi les conflits avec les autres utilisateurs du réseau de sentiers. Un mémoire a proposé ce qui suit :

« Si le Groupe de travail aidait à créer et à relier des sentiers [pour véhicules tout-terrain] sécuritaires entre les communautés et la province, je suis persuadé que cela aurait un effet d'entraînement, y compris sur le tourisme, les emplois [véhicule tout-terrain] et la vente de véhicules tout-terrain, les établissements alimentaires. Qui plus est, le gouvernement regagnerait le respect et l'appui des 20 000 conducteurs des véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick. »

Sentiers pour les véhicules tout-terrain

La Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. veut construire son propre réseau de sentiers principalement en utilisant les chemins forestiers désignés sur les terres de la Couronne et les biens-fonds privés à l'aide d'ententes sur l'utilisation des terres, et sur les voies ferrées abandonnées qui ne sont pas aménagées pour d'autres utilisateurs de sentiers au Nouveau-Brunswick.

Une licence d'occupation des terres de la Couronne a été signée et renouvelée en février 2001 avec le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie. Toutefois, aucun sentier n'a encore été officiellement désigné pour les véhicules tout-terrain. La licence d'occupation n'accorde pas le droit exclusif d'utilisation du sentier désigné à la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick. En plus du réseau actuel de la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick sur les terres de la Couronne, le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie doit évaluer l'impact sur l'accès pour le grand public, sur les réclamations et les engagements en cours, sur l'environnement et les effets sur l'utilisation possible des terres de la Couronne avant que des sentiers puissent être désignés.

Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie élabore une vaste politique concernant l'utilisation des véhicules hors route sur les terres de la Couronne sous l'administration et le contrôle du ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie. La directive exige une consultation et une étude plus approfondies afin que l'on puisse répondre aux préoccupations concernant la sécurité, la responsabilité et l'environnement avant qu'une décision finale puisse être prise pour déterminer où seraient désignés les sentiers pour véhicules hors route sur les terres de la Couronne. Il faudra peut-être apporter des modifications aux lois ou aux règlements avant la mise en œuvre d'une telle politique.

La Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. précise que les fervents des véhicules tout-terrain reconnaissent que les milliers de kilomètres de chemins de bois qui se trouvent sur les terres de la Couronne dans la province sont utilisés comme un réseau de sentiers non officiel pour la conduite des véhicules tout-terrain à des fins récréatives.

Pour faire valoir davantage sa cause, la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick tente de créer un partenariat avec tous les paliers d'administration, les propriétaires fonciers et privés, les autres organismes d'utilisateurs des sentiers, les organismes environnementaux et les organismes d'application de la loi. À cet égard, la Fédération a indiqué qu'elle voulait partager une partie de l'infrastructure en place sur Sentier NB Trail et la

piste de motoneige comme les ponts, les abris, les passages routiers, et autres.

Le New Brunswick Aboriginal Peoples Council Inc. a soulevé la question du titre autochtone dans son mémoire. Elle estime que la propriété légitime des terres doit être prise en compte avant la désignation des réseaux de sentiers. Les peuples des Premières nations ont conclu des traités qui ne cédaient aucune terre autre que quelques bandes de terres pour peuplement. Cette question doit être traitée avec tout le respect qu'elle mérite, puisque tout aménagement de sentiers fera éventuellement l'objet d'une démarche globale de réclamation de terres.

Un réseau de sentiers bien conçu peut s'avérer très avantageux pour réduire les effets néfastes de plusieurs ensembles de sentiers non organisés dans la province. Le réseau de sentiers permettrait plus facilement de retirer de la circulation de nombreuses routes secondaires actuelles. Le réseau de pistes de motoneiges par exemple a réussi à réacheminer la circulation sur les routes secondaires des motoneiges vers le réseau de sentiers aménagés.



Le concept des sentiers partagés (véhicule tout-terrain/motoneiges) a été proposé par un certain nombre de personnes ayant présenté des mémoires au groupe de travail. Certains mémoires du grand public mentionnaient le partage des sentiers par la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick inc. et la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc., indiquant qu'ils devraient faire cesser cette folie et prendre la situation en main. Même si à prime abord, cela semble être une solution, cette approche est fortement découragée par les experts de la sécurité dans l'industrie de la

motoneige, ainsi que par l'industrie de l'assurance des motoneiges, qui font tous les deux valoir l'incompatibilité des deux modes de transport sur un réseau de sentiers recouverts de neige.

Sentiers pour motoneiges

La Fédération des clubs de motoneige du Nouveau-Brunswick inc. a donné des conseils et de l'aide à la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. sur l'aménagement des pistes. En 1999, une entente entre la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick et la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick a été signée et avec le ministre des Ressources naturelles et de l'Énergie comme témoin. Les deux fédérations reconnaissent que les motoneiges et les véhicules tout-terrain ne doivent pas utiliser les mêmes sentiers (clause 1.5) sauf lorsque cela est nécessaire pour permettre l'utilisation conjointe de certains tronçons limités ou d'ouvrages comme les ponts, etc. (clause 1.6).

Dans son mémoire, la Fédération des clubs de motoneige du Nouveau-Brunswick inc. a fait valoir que la situation idéale serait d'avoir deux réseaux de sentiers distincts, chaque groupe assumant la responsabilité de son infrastructure. Les deux organismes partageraient les ponts et les abris et assureraient un soutien financier pour réparer les dommages causés par tout acte de destruction ou tout acte de vandalisme causé par les motoneiges ou les véhicules tout-terrain.

Sentier NB Trail

Sentier NB Trail vise à créer 2 000 km de sentiers toute saison et à des fins récréatives et multiples pour relier les communautés de l'ensemble de la province. L'utilisation de ce sentier est limitée à cinq activités de groupes principales : randonnée pédestre, cyclisme, équitation, ski de fond et motoneige (lorsque cela est permis). Là où la motoneige est autorisée en hiver, l'utilisation du sentier est limitée à ce groupe d'utilisateurs, puisque le regroupement des activités motorisées et non motorisées sur Sentier NB Trail n'est pas permis.

Le Conseil Sentiers Nouveau-Brunswick inc., ainsi que le grand public et les autres groupes soutiennent que la sécurité du public est compromise lorsque les véhicules tout-terrain sont autorisés sur les sentiers en même temps que les piétons, les cyclistes et les randonneurs.

La loi interdit l'utilisation d'un véhicule tout-terrain sur Sentier NB Trail. Les effets négatifs de l'utilisation des véhicules tout-terrain sur le sentier pourraient inclure :

- Les dommages à la surface du sentier, aux installations, aux enseignes causés par les véhicules tout-terrain et leurs conducteurs – les ponts et les sentiers n'ont pas été conçus pour les véhicules tout-terrain.
- Les effets en matière de sécurité sur les autres utilisateurs – crainte, poussière, bruit, surface rugueuse et danger de collisions.
- Accès aux propriétés à des fins criminelles.
- Effets négatifs généraux qui nuisent aux efforts visant à obtenir des ententes des propriétaires fonciers privés.

Le Conseil Sentiers Nouveau-Brunswick inc. a dit être prêt à négocier une entente pour le partage des ponts et des abris avec la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc.

Sentier transcanadien

Le Sentier transcanadien est un réseau national qui relie l'Est et l'Ouest et fait partie du réseau de Sentier NB Trail. C'est également un sentier à fins multiples qui est utilisé par les cinq principaux utilisateurs des sentiers mentionnés. C'est un projet du millénaire qui a été inauguré officiellement en juin 2000.

Sentier international des Appalaches

Le Sentier international des Appalaches commence au mont Katahdin, au Maine. Il traverse ensuite Perth-Andover où il suit ensuite Sentier NB Trail jusqu'au mont Carleton. De là, le Sentier international des Appalaches reprend et s'étend vers le Nord jusqu'à Québec, jusqu'à son point final du Cap Gaspé, au Québec. Le tronçon qui ne fait pas partie de Sentier NB Trail est accessible uniquement aux randonneurs.

Terrain public contre terrain privé

Le Conseil Sentiers Nouveau-Brunswick inc. et la Fédération des clubs de motoneige du Nouveau-Brunswick inc. ont exprimé des inquiétudes au sujet de l'utilisation par les véhicules tout-terrain du réseau de sentiers établis sans entente de consentement au préalable avec les propriétaires fonciers privés. Les deux organismes indiquent que cette situation a eu des effets importants sur leurs efforts visant à obtenir des

ententes sur l'utilisation des terres avec les propriétaires fonciers privés ainsi que sur certaines ententes déjà en vigueur. Un mémoire présenté au Groupe de travail fait ressortir les risques qu'une telle situation se produise.

« Une bonne partie de Sentier N.B. Trail... a été construit dans notre communauté sur des terres privées. Nous avons pu obtenir l'autorisation de ces propriétaires fonciers privés uniquement en leur assurant que les véhicules motorisés n'utiliseraient pas le sentier... Le nombre de véhicules tout-terrain et de motocyclettes utilisant le sentier augmente presque toutes les semaines. Compte tenu de cette situation, avant bien longtemps les propriétaires fonciers se révolteront et interdiront l'accès à la partie du sentier qui se trouve sur leur propriété. »

Les raisons citées par les propriétaires fonciers pour ne pas renouveler ou ne pas autoriser le passage d'un sentier sur leur terrain sont les mêmes que celles indiquées dans le document : bruit, poussière, préoccupations en matière de sécurité, dommages à la propriété, actes d'intrusion et incidents d'actes criminels.

Emplacement du sentier

La Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. et le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie tentent d'identifier certains chemins d'accès aux terres de la Couronne pour l'aménagement de sentiers de véhicules tout-terrain. Certains de ces chemins peuvent répondre à la définition d'une route en vertu de la *Loi sur les véhicules tout-terrain*. Ces chemins devront être redéfinis par une Loi avant que des sentiers pour véhicules tout-terrain puissent être aménagés.

Il a été suggéré que les voies ferrées abandonnées qui n'ont pas été réservées à l'utilisation exclusive du Conseil Sentiers Nouveau-Brunswick inc. pourraient être utilisées afin d'aménager des sentiers pour véhicules tout-terrain. Cette possibilité n'existe peut-être pas dans certaines régions parce que certaines voies ferrées ont été redonnées aux propriétaires des terrains. La Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. devra demander l'autorisation du propriétaire foncier et signer une entente avec lui.

Dans son mémoire, le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a exprimé des préoccupations concernant l'utilisation des véhicules tout-terrain dans les carrières et concernant le risque d'accident et les questions de responsabilité. L'emplacement des futurs sentiers pour véhicules hors route lors de la désignation sera un élément important pour réduire les risques d'accident et les problèmes de responsabilité. La sensibilisation et la signalisation peuvent être des éléments de solution à ce problème.

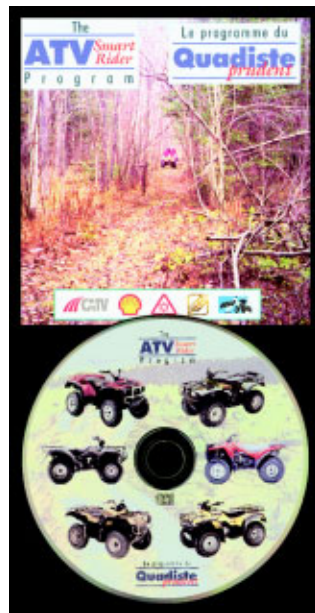
SENSIBILISATION

Conseil de sécurité du Nouveau-Brunswick inc./Conseil canadien de la sécurité

Le Conseil de sécurité du Nouveau-Brunswick inc. (CSNB) offre, dans le cadre d'une entente de coopération avec le Conseil canadien de la sécurité (CCS)²⁶, un programme de formation intitulé « le cours en conduite des VTT ». Les instructeurs du cours ont satisfait à un certain nombre de préalables et ont assisté à une séance « Former le formateur » de cinq jours offerte par le formateur en chef du Conseil canadien de sécurité.

Le cours de conduite des VTT est un programme d'une journée qui offre de la formation en salle de classe et de la formation pratique sur les sujets suivants :

- Introduction à la sensibilisation à la sécurité
- Avant le départ
- Se familiariser avec le VTT
- Démarrage de votre VTT
- Virage
- Arrêts et courbes rapides



- Stratégies de conduite
- Conduite pour surmonter les obstacles
- Conduite sur les côtes
- Techniques de conduite sécuritaire

Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout-terrain

Le Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout-terrain (CVTT)²⁷ est une association nationale à but non lucratif qui représente les intérêts d'un certain nombre d'intervenants, y compris les principaux distributeurs de véhicules tout-terrain, les fabricants, les distributeurs et les détaillants de tous les produits et services de véhicules tout-terrain et les propriétaires individuels et les conducteurs de ces véhicules au Canada. Le CCDVTT fournit aussi un soutien logistique et financier pour le programme de formation en conduite du CCS.

Le CCDVTT mène actuellement une campagne de publicité et de sensibilisation auprès du public pour promouvoir le Programme du quadiste prudent comme projet-pilote au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse au cours de l'été 2001. Des annonces seront diffusées à la télévision, et des pancartes et des messages d'encouragement seront affichés. Le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse ont été choisis pour ce projet-pilote car la recherche de l'industrie révèle que la conduite de véhicules tout-terrain à des fins récréatives organisées est particulièrement élevée dans ces provinces.

Le CCDVTT estime que même si la majorité des conducteurs de véhicules tout-terrain sont responsables, l'essor rapide que connaît l'industrie augmente le risque de blessures et de dommages aux propriétés privées et publiques, principalement par les nouveaux conducteurs non expérimentés et non qualifiés. Le but de la campagne de promotion est donc de sensibiliser les conducteurs de véhicules tout-terrain aux conséquences de la conduite irresponsable, à la nécessité de rester sur les sentiers, de conduire de façon sécuritaire et d'éviter de causer des dommages à l'environnement. Fait intéressant, le Groupe de

²⁶ Pour plus d'information sur le cours de formation en conduite de VTT et autres programmes de formation, voir le site web du Conseil de sécurité du Nouveau-Brunswick inc. en ligne au <http://www.nbsafety.com> ou le site web du Conseil canadien de la sécurité en ligne au <http://www.safety-council.org/>.

²⁷ Wheaton, Amy. « Campaign begins this week to promote responsible ATV use ». *Telegraph Journal*, Le 18 juin 2001. Récupéré en ligne le 6/18/01 de <http://www.nbnews.com/telegraphjournal/>. Voir aussi le site web du Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout-terrain <http://www.catv.ca>.

travail sur les véhicules tout-terrain a reçu un mandat semblable d'encourager l'utilisation environnementalement responsable et sécuritaire des véhicules tout-terrain.

Le Programme du quadiste prudent du CCDVTT comprend des cours de conduite des véhicules tout-terrain, des CD et des brochures. Le CD fournit de l'information ainsi que des graphiques visuels sur les sujets suivants :

- La sensibilisation à la sécurité
- Les VTT et la loi
- La propriété et la responsabilité
- La responsabilité du conducteur
- La révision et la vérification de sécurité



5. RECOMMANDATIONS

Le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain s'est réuni en décembre 2000 et juin 2001 pour discuter des questions et des préoccupations concernant l'utilisation des véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick, recevoir les exposés et les mémoires des intervenants et du grand public et formuler des recommandations précises aux fins d'étude par le gouvernement.

Le Groupe de travail a reçu et étudié plus de 100 recommandations. Une approche consensuelle a été adoptée pour arriver aux principales recommandations dans un certain nombre de secteurs qui d'après le Groupe de travail répondaient aux questions et aux préoccupations soulevées dans ce rapport. Le Groupe de travail était d'avis que les recommandations plus détaillées qui ont été étudiées devraient être annexées au rapport à titre de référence pour les personnes chargées d'assurer le suivi aux recommandations (voir Annexe N).

Les secteurs d'intervention qui ont été considérés comme les plus pratiques pour réduire l'effet de l'utilisation des véhicules tout-terrain sont regroupés dans sept secteurs : sécurité publique, protection de l'environnement, application de la loi, législation, réseaux de sentiers, sensibilisation et financement. Certaines recommandations peuvent être mises en œuvre dans l'immédiat, toutefois le gouvernement devra étudier certains autres davantage pour déterminer s'il est possible de les mettre en œuvre.

Les intervenants sont fortement d'avis que les questions soulevées dans ce rapport relativement à l'utilisation des véhicules tout-terrain dans la province du Nouveau-Brunswick ont été ignorées par le gouvernement pendant trop longtemps. Ils pensent également qu'aucun de ces secteurs en soi n'offre une solution aux problèmes soulevés. Les recommandations sont par conséquent numérotées pour en faciliter la consultation. Il importe grandement que le gouvernement étudie l'ensemble des recommandations puisqu'une seule recommandation n'aura pas un très grand impact ou n'apportera pas une solution crédible.

En plus des recommandations relevant des secteurs susmentionnés, le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain recommande ce qui suit :

1. Que le gouvernement du Nouveau-Brunswick encourage la création d'une autorité privée des sentiers et des couloirs de verdure.
2. Que tout programme créé à la suite de ce Groupe de travail soit accompagné d'indicateurs d'évaluation du rendement appropriés pour permettre l'évaluation.

SÉCURITÉ PUBLIQUE

Attendu que l'augmentation des ventes de véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick, a été suivie d'une augmentation du nombre d'accidents signalés, une augmentation de 75 % de 1996 à 2000;

Attendu qu'une étude rétrospective de la banque des données sur les traumatismes concernant les admissions liées aux véhicules tout-terrain à l'Hôpital régional de Saint John a révélé que 106 patients ont été admis à la suite de l'utilisation de véhicules tout-terrain pendant la période visée par l'étude. Les admissions liées aux véhicules tout-terrain à l'unité des soins intensifs (45) coûtent à l'Hôpital régional de Saint John environ 128 297 \$, et il a été estimé que sept (7) patients, qui auraient besoin de soins continus à long terme pourraient coûter à la province de 10,5 à 28 millions de dollars;

Attendu que les dossiers du coroner sur les morts causées par des accidents de véhicules à moteur révèlent que le pourcentage de morts associé aux trois roues et quatre roues a augmenté de 2,8 % en 1997-1998, à 3,7 % en 1998-1999 à 4,9 % en 1999-2000;

Attendu que plus de la moitié des collisions de véhicules tout-terrain signalées surviennent pendant la conduite sur les routes et les chemins, et près d'un tiers des accidents sont dus à une collision entre un véhicule tout-terrain et un véhicule routier;

Attendu que l'étude des données de l'Institut canadien pour l'information sur la santé révèle que les blessures causées par des véhicules tout-terrain sont plus courantes chez les garçons et les enfants âgés de 15 à 19 ans. Il a été constaté également qu'environ la moitié des blessures liées aux véhicules tout-terrain sont survenues pendant les mois d'été (de juin à août) et les fins de semaine, la période la plus courante signalée pour les accidents étant de 16 h à 20 h. Cela semble par conséquent

indiquer que la plupart des accidents ont lieu pendant l'utilisation récréative plutôt que pendant l'utilisation non récréative du véhicule;

Attendu que les études canadiennes et américaines ont révélé les risques de facteurs suivants associés à l'utilisation des véhicules hors route : vitesse excessive, mauvais appareil et non-utilisation des casques, manque d'expérience et abus de l'alcool;

Attendu qu'un sondage sur les risques effectué par la Commission de la sécurité des produits pour le consommateur, Washington, DC, a révélé les risques suivants associés à l'utilisation des véhicules tout-terrain :

- le risque de blessures diminue à mesure que l'âge augmente;
- le risque pour les enfants est d'environ 2,5 fois le risque pour les conducteurs âgés de 16 ans à 34 ans et d'environ 4,5 fois le risque pour les conducteurs âgés de 35 ans à 54 ans;
- les risques diminuent avec l'expérience de la conduite;
- les risques diminuent avec le pourcentage de temps d'utilisation des véhicules tout-terrain à des fins non récréatives (par rapport aux activités récréatives);
- le risque est plus élevé pour les hommes que pour les femmes;

Attendu que le Conseil canadien de la sécurité a préparé un programme de formation des conducteurs qui est appuyé, sur le plan logistique et financier, par le Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout-terrain, et dont la promotion est faite pendant l'été de 2001 au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse à l'aide d'une campagne de publicité et de relations publiques;

Attendu que les membres du Groupe de travail reconnaissent que les véhicules toute grandeur ne sont pas appropriés pour les enfants âgés de moins de 16 ans et que la plupart des fabricants recommandent que l'âge minimal de conduite soit 16 ans;

Le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain formule les recommandations suivantes relativement à la sécurité publique :

3. Que les jeunes âgées de 14 à 16 ans soient

tenus d'obtenir un permis d'apprentissage pour la conduite des véhicules tout-terrain, et doivent obtenir la permission de leurs parents pour un tel permis. Le permis d'apprentissage devrait être obtenu uniquement aux conditions suivantes :

- le candidat doit avoir suivi avec succès un cours de formation approuvé par le Conseil canadien de la sécurité;
- le candidat doit être surveillé en tout temps par un parent ou un tuteur qui a suivi avec succès un cours de formation approuvé par le Conseil canadien de la sécurité et qui a un permis de conduire valide;
- la grosseur du véhicule tout-terrain conduit ne doit pas dépasser la taille recommandée pour l'âge par le fabricant.

4. Que toute personne âgée de 16 ans ou plus soit tenue d'obtenir un permis de conduite valable auquel une catégorie supplémentaire est ajoutée pour les véhicules tout-terrain, et doive avoir suivi avec succès un cours de formation approuvé par le Conseil canadien de la sécurité, dans les trois ans de l'adoption d'une telle disposition.

Compte tenu du nombre de personnes qui devraient suivre une formation du Conseil canadien de la sécurité dans les trois ans de l'adoption d'une telle disposition, le Groupe de travail n'a pas pu arriver à un consensus sur les droits acquis pour les conducteurs des véhicules tout-terrain. Il est recommandé que le gouvernement étudie davantage la question pour déterminer qui devrait suivre une formation obligatoire.

5. Qu'il soit obligatoire d'obtenir une assurance responsabilité personnelle pour tous les véhicules tout-terrain, à moins que le véhicule soit conduit sur un terrain appartenant au conducteur.

6. Que nul ne conduise un véhicule tout-terrain à moins que ce véhicule soit muni de phares et de feux arrière adéquats, qui doivent fonctionner de façon continue.

7. Que l'équipement original réglant le niveau de bruit sur les véhicules hors route ne soit pas enlevé ou remplacé, étant reconnu qu'il pourrait s'avérer nécessaire de faire une exception pour les véhicules utilisés relativement aux activités

spéciales des véhicules tout-terrain.

8. Qu'au Nouveau-Brunswick, les plaques d'immatriculation soient uniformisées, que le lettrage soit uniforme avec le lettrage et les plaques utilisés sur tous les véhicules motorisés, et que les plaques soient installées sur l'avant et l'arrière du véhicule tout-terrain.
9. Que la province du Nouveau-Brunswick étudie avec les autres administrations la possibilité d'une plaque uniformisée pour les véhicules tout-terrain dans l'ensemble du Canada.
10. Que nul conducteur d'un véhicule tout-terrain ne transporte un passager ou un occupant en conduisant un véhicule tout-terrain dans la province du Nouveau-Brunswick à moins :
 - a) que le véhicule soit conçu et équipé par le fabricant pour transporter plus d'une personne; ou
 - b) que la personne autre que le conducteur soit assis sur un siège fixé au véhicule conçu ou approuvé par le fabricant du véhicule auquel ce siège est fixé.
11. Qu'un effort particulier de sensibilisation et d'application de la loi soit entrepris et poursuivi immédiatement pour réduire le nombre d'accidents et interdire l'utilisation des véhicules tout-terrain comme véhicules « routiers ».
12. Qu'un comité de sécurité des véhicules tout-terrain soit établi avec la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. et les autres intervenants afin de coordonner et de promouvoir les programmes de formation et de sensibilisation.
13. Que le ministère de la Santé et du Mieux-être travaille avec les corporations de soins de santé pour recueillir et enregistrer les données à l'échelle de la province relativement aux blessures causées par des accidents de véhicules hors route, aux visites aux services d'urgence, aux séjours hospitaliers, aux coûts des soins de santé, de façon à pouvoir fournir un rapport distinct pour chaque type de véhicule hors route.

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Attendu que plusieurs intervenants ont des inquiétudes concernant l'intrusion des véhicules sur les terres agricoles et les lots boisés et concernant les dommages qui en découlent; une question qui a été portée à l'attention du gouvernement et qui a donné lieu à la création du Groupe de travail sur le vol de bois en mai 2000;

Attendu que l'utilisation non restreinte des véhicules tout-terrain a causé des dommages environnementaux graves, y compris mais non exclusivement la destruction et la fragmentation des habitats, le compactage du sol et l'érosion, dommages qui exigent un rétablissement d'envergure et coûteux;

Attendu que plusieurs exposés présentés au Groupe de travail ont mentionné l'impact de l'utilisation des véhicules tout-terrain sur les espèces qui habitent ou qui se reproduisent dans les cours d'eau, les rivières, les étangs, les marais ou les tourbières et sur les plages, y compris le pluvier siffleur qui figure sur la liste des espèces menacées d'extinction depuis 1985;

Attendu qu'environ 40 % de la population du Nouveau-Brunswick obtient son eau des bassins hydrographiques d'eau de surface et attendu que la zone directement adjacente aux réservoirs d'approvisionnement en eau, aux lacs et aux cours d'eau qui se déversent dans ces réservoirs est la plus essentielle, et que l'utilisation des terres dans ces zones peut avoir un effet direct sur la qualité de l'eau;

Attendu que la province du Nouveau-Brunswick est unique parce qu'elle gère des terres de la Couronne couvrant environ la moitié de la superficie de la province; il est donc nécessaire de protéger l'investissement substantiel dans les biens publics et de sauvegarder la propriété des citoyens;

Le Groupe de travail sur les VTT formule les recommandations suivantes relativement à la protection de l'environnement :

14. Que la province du Nouveau-Brunswick limite les aménagements de nouveaux sentiers dans les zones des bassins hydrographiques d'eau potable et les secteurs des champs de captage de l'eau potable.

15. Que la province du Nouveau-Brunswick limite l'aménagement des nouveaux sentiers dans les zones environnementalement sensibles, et tienne compte des terres humides, de la faune, des populations de poissons, des zones naturelles, des espèces menacées, des espèces en danger, des espèces rares et de l'habitat côtier.
16. Que la loi limite l'utilisation des véhicules tout-terrain aux sentiers désignés, des exceptions légitimes étant prévues, par exemple pour l'application de la loi, l'emploi, la recherche et le sauvetage et la suppression des incendies.
17. Qu'un programme de formation et de sensibilisation soit élaboré relativement aux répercussions environnementales que peut avoir l'utilisation des véhicules tout-terrain.
19. Que la province identifie clairement les organismes (municipaux, régionaux ou provinciaux) qui sont responsables de l'application de la loi concernant les problèmes signalés par le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.
20. Que les organismes d'application de la loi fassent la collecte de données relativement aux infractions commises dans la conduite des véhicules hors route, afin de mieux évaluer les résultats de l'application de la loi.
21. Qu'un programme de formation soit élaboré et mis en œuvre pour le personnel de l'application de la loi, un tel programme devant inclure mais non exclusivement la sécurité du conducteur, les questions environnementales et la législation.

APPLICATION DE LA LOI

Attendu que l'utilisation accrue des véhicules tout-terrain soulève des préoccupations au sujet de l'environnement, des risques accrus d'incidents, d'actes criminels, d'actes d'intrusion sur les sentiers et les propriétés privées, ce qui mène à des confrontations avec les propriétaires fonciers privés et les autres utilisateurs à des fins récréatives;

Attendu que les gens sont frustrés en raison du manque de réaction efficace de la part des organismes d'application de la loi à l'activité illégale et aux actes d'intrusion commis par les véhicules tout-terrain;

Attendu qu'il faut identifier clairement les organismes qui ont la responsabilité d'appliquer la loi pour l'utilisation des véhicules hors route;

Attendu que les plaintes liées aux véhicules tout-terrain ne sont pas vérifiées adéquatement et de façon uniforme dans l'ensemble de la province;

Le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain formule les recommandations suivantes concernant l'application de la loi :

18. Qu'un programme d'application de la loi soit élaboré et mis en œuvre et que le mandat de ce programme soit de donner suite aux recommandations du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.

LÉGISLATION

Attendu qu'il faut apporter des modifications aux règlements et à la loi pour fournir aux organismes d'application de la loi les outils dont ils ont besoin afin d'appliquer la loi;

Attendu que l'Union des municipalités du Nouveau-Brunswick a déjà demandé « au ministre des Transports de s'occuper des questions relevant de la *Loi sur les véhicules tout-terrain*, afin de permettre aux municipalités d'autoriser la conduite des véhicules tout-terrain dans leurs limites si elles le désirent de façon légale, sécuritaire et responsable » (Résolution U-97-03). Bien que le paragraphe 37(1) de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* prévoit l'adoption d'arrêtés, l'autorisation par le ministre de la circulation des véhicules tout-terrain sur les routes provinciales désignées dans les municipalités est limitée par d'autres articles de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* et de la *Loi sur les véhicules à moteur*;

Attendu que le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a demandé formellement au ministère de la Sécurité publique de modifier la *Loi sur les véhicules tout-terrain* pour permettre la désignation de sentiers pour véhicules tout-terrain sur les terres de la Couronne;

Attendu que les questions soulevées par le Groupe de travail ont augmenté la sensibilisation aux besoins d'apporter des modifications législatives;

Le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain formulent les recommandations suivantes concernant la législation :

22. Que la province examine la pertinence de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* et la mette à jour afin de la rendre compatible avec les autres lois pertinentes.
23. Que la province examine toutes les lois provinciales actuelles et les directives qui s'appliquent aux véhicules hors route et les questions apportées à l'attention du Groupe de travail.
24. Que la province définisse un véhicule tout-terrain dans la loi afin de reconnaître les caractéristiques de conduite uniques de ces véhicules par rapport aux motoneiges et aux autres véhicules hors route, en tenant compte de la restriction relative au poids et à la dimension appropriés.
25. Que la province examine et modifie au besoin la définition du terme route dans la *Loi sur les véhicules tout-terrain* pour faciliter l'aménagement de sentiers.
26. Que la province envisage d'accorder aux municipalités, l'autorité municipale d'adopter des arrêtés relativement à l'utilisation des emprises de route à l'intérieur de leurs limites.
27. Que la province adopte de nouvelles lois afin de donner aux organismes d'application de la loi les outils dont ils ont besoin pour régler de façon efficace les problèmes créés par l'utilisation des véhicules tout-terrain, y compris mais non exclusivement :
 - a) possibilité de donner des contraventions pour toutes les infractions;
 - b) imposition de sanctions qui sont un facteur dissuasif important;
 - c) liens entre toutes les pénalités prévues dans la présente loi et le permis de conduire du véhicule à moteur du conducteur;
 - d) un véhicule hors route conduit en violation de cette Loi pouvant être saisi immédiatement par un agent d'application de la loi;
 - e) obligation pour un propriétaire d'un véhicule de fournir le nom et l'adresse d'un conducteur qui aurait commis une infraction;

- f) lien entre la responsabilité de la conduite d'un véhicule hors route en violation de cette Loi et le parent ou le tuteur des personnes âgées de moins de 19 ans.

RÉSEAU DE SENTIERS

Attendu que les membres du Groupe de travail et les présentateurs reconnaissent le besoin d'un réseau de sentiers pour les véhicules tout-terrain afin d'assurer aux propriétaires de véhicules tout-terrain à des fins récréatives un lieu où conduire le véhicule légalement, sans causer des effets importants sur l'environnement et les propriétaires fonciers, et afin de réduire les conflits avec les autres utilisateurs des réseaux de sentiers;

Attendu que l'emplacement des futurs sentiers pour véhicules hors route au cours de la désignation sera également un élément important pour réduire le risque d'accidents, les problèmes de responsabilité et les dommages à l'environnement;

Attendu que plusieurs mémoires présentés au Groupe de travail ont fait mention de la pollution causée par le bruit et la poussière liés à l'utilisation de véhicules tout-terrain, qui nuit à la capacité des propriétaires fonciers de jouir de la nature et de la faune de leur propriété, et aggrave certains problèmes de santé;

Attendu que les véhicules tout-terrain qui circulent illégalement le long des accotements et des talus avant des routes ont créé de graves ornières sur ces tronçons de l'infrastructure routière et que la circulation parallèle aux voies ferrées use la structure en affaiblissant le sol, ce qui crée de graves dangers pour la sécurité;

Attendu que les véhicules tout-terrain circulent illégalement sur Sentier NB Trail et la piste aménagée pour les motoneiges, ce qui compromet la sécurité publique et crée des conflits avec les autres utilisateurs des sentiers;

Le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain formule les recommandations suivantes concernant le réseau de sentiers désigné;

28. Nul ne doit conduire un véhicule tout-terrain dans la province du Nouveau-Brunswick sans l'autorisation du propriétaire foncier.
29. Nul ne doit conduire un véhicule motorisé sur des terres qui n'appartiennent pas au conducteur ou au propriétaire du véhicule ou

sur un sentier ou un chemin non routier qui est limité à la circulation des piétons ou des animaux. Une personne est coupable de conduite illégale d'un véhicule sur un sentier si elle conduit un véhicule motorisé sur un sentier pédestre, de randonnée, de cyclisme, de raquette, de ski de fond ou une piste d'équitation, y compris mais non exclusivement Sentier NB Trail, le Sentier transcanadien et le Sentier international des Appalaches, sans l'autorisation du propriétaire foncier.

30. Nul ne doit conduire un véhicule motorisé autre qu'une motoneige sur les terres qui sont des sentiers aménagés pour motoneiges définis dans la Loi, à moins que cette utilisation ait été autorisée par la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick inc., ou à moins que cette utilisation soit nécessaire en raison d'une urgence liée à la sécurité des personnes ou de la propriété.
31. La désignation ou l'approbation de l'aménagement des sentiers devrait tenir compte des normes appropriées, de la planification, de la protection de l'environnement et de la sécurité du public.
32. Des systèmes de cartographie et d'identification provinciaux uniformes doivent être mis en œuvre pour tous les sentiers de véhicules tout-terrain désignés.
33. Les secteurs suivants doivent être étudiés en vue de leur utilisation dans le cadre du réseau de sentiers pour véhicules tout-terrain, la planification adéquate et l'autorisation du propriétaire foncier devant être assurées :
 - a) servitudes de services publics/servitudes;
 - b) emprises routières;
 - c) terres de la Couronne;
 - d) terres privées;
 - e) terres fédérales;
 - f) terres appartenant à des sociétés;
 - g) terres ferroviaires privées;
 - h) terres des Premières nations.

FORMATION

Attendu que les programmes de formation et de sensibilisation aux techniques de conduite sécuritaires sont exigés pour réduire les accidents liés aux véhicules à moteur;

Attendu que les programmes de formation et de sensibilisation sont exigés relativement aux conséquences environnementales de l'utilisation des véhicules tout-terrain afin de réduire les dommages causés à l'environnement;

Attendu que les programmes de formation et de sensibilisation sont exigés relativement à la loi provinciale réglementant l'utilisation du véhicule tout-terrain pour identifier clairement l'autorité responsable de l'application de la loi;

Attendu que les programmes de formation et de sensibilisation sont exigés relativement à l'accès au sentier;

Attendu qu'il faut un programme de formation pour le personnel de l'application de la loi et relativement à l'utilisation des véhicules tout-terrain;

Attendu que les annonces décrivent l'utilisation irresponsable des véhicules tout-terrain, y compris des techniques de conduite non sécuritaires et des techniques qui endommagent l'environnement;

Le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain formule les recommandations suivantes relativement à la formation :

34. Des programmes de formation doivent être élaborés et mis en œuvre pour répondre aux besoins de formation susmentionnés.
35. Les fabricants et les concessionnaires doivent être encouragés à promouvoir l'utilisation environnementale responsable, sécuritaire et légale des véhicules tout-terrain dans leurs annonces et leur promotion.

FINANCEMENT

Attendu que l'efficacité des recommandations susmentionnées dépend du financement;

Attendu qu'il faut un financement pour les éléments suivants :

- a) application de la loi;
- b) sécurité publique;
- c) assainissement de l'environnement;
- d) aménagement des sentiers;
- e) programmes de formation et de sensibilisation.

Attendu que la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick a déjà demandé une remise semblable à celle prévue pour la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick;

Attendu que le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain appuie le principe **utilisateur-payeur** pour l'aménagement d'un réseau de sentiers désigné pour véhicules tout-terrain;

Le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain formule les recommandations suivantes concernant le financement :

36. Un financement suffisant doit être assuré aux fins susmentionnées et le gouvernement et la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. doivent envisager les moyens suivants et tous autres moyens pour obtenir le financement nécessaire :
- a) accroître les droits de permis et d'immatriculation;
 - b) donner une remise pour l'aménagement de sentiers;
 - c) remettre un laissez-passer pour les sentiers;
 - d) prélever des cotisations au point de vente;
 - e) prévoir un montant supplémentaire pour les déclarations de culpabilité;
 - f) obtenir l'appui du fabricant et de l'industrie des véhicules tout-terrain.

37. Vu le besoin immédiat d'assurer un niveau d'application de la loi adéquat, le gouvernement doit accorder la priorité au financement pour l'élaboration et la prestation d'un programme d'application de la loi ayant le mandat de donner suite aux recommandations du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.

38. Vu le besoin immédiat d'aménager des sentiers, un dépôt d'aménagement de sentiers doit être ajouté aux droits d'immatriculation et remis à la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc.

39. En plus de tout financement qui pourrait provenir de la remise de l'immatriculation, le gouvernement doit encourager la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick à étudier d'autres moyens pour obtenir du financement, y compris mais non exclusivement les moyens suivants :

- a) subventions ou dons privés;
- b) contributions des municipalités et des districts de services locaux.

ANNEXE A

MANDAT GROUPE DE TRAVAIL SUR LES VÉHICULES TOUT-TERRAIN HIVER 2000

INTRODUCTION

Au mois d'août dernier, le ministre de la Sécurité publique, Milton Sherwood, a annoncé que son ministère étudierait la nécessité d'établir un groupe de travail sur les véhicules tout-terrain. Dans le discours du trône du 14 novembre 2000, le gouvernement précisait qu'un groupe de travail sur les véhicules tout-terrain serait créé afin de promouvoir l'utilisation sécuritaire et écologiquement responsable des VTT.

Le groupe de travail a le mandat de tenir des discussions et de formuler des recommandations sur les points suivants : sécurité publique, réseau de sentiers, impact environnemental et modifications législatives.

Afin d'exécuter ce mandat, le **groupe de travail** :

1. cernera les questions et les enjeux concernant la sécurité publique, le réseau de sentiers et l'impact environnemental et analysera la nature et l'étendue des problèmes d'application de la loi;
2. effectuera une recherche et une étude sur la législation concernant les véhicules tout-terrain dans les autres administrations;
3. déterminera l'impact économique de l'utilisation des véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick, c'est-à-dire;
 - ventes
 - recettes fiscales
 - frais d'inscription
 - potentiel touristique
 - coûts
4. dressera un profil de l'utilisateur moyen des véhicules tout-terrain dans la province du Nouveau-Brunswick;

5. effectuera des recherches sur les méthodes de conduite sécuritaire et sur le matériel de promotion et de formation en matière de sécurité qui est disponible au Nouveau-Brunswick et ailleurs;
6. sollicitera et recevra les réactions du grand public par des mémoires écrits;
7. étudiera les recommandations du Groupe de travail sur le vol de bois qui lui auront été soumises;
8. proposera des solutions et formulera des recommandations pour répondre aux enjeux et aux préoccupations cernés par le groupe d'intervenants et le grand public;
9. soumettra un rapport officiel au gouvernement d'ici juin 2001.

GESTION DU PROJET

Le ministère de la Sécurité publique est responsable du groupe de travail. M. Michael Connolly, sous-ministre adjoint, Division des services de sécurité, sera le président.

CALENDRIER

Le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain se réunira régulièrement de décembre 2000 à juin 2001. Environ cinq (5) réunions sont prévues, provisoirement pour les dates suivantes :

Le 5 décembre 2000

Le 15 février 2001

Le 15 mars 2001

Le 12 avril 2001

Mai, étude de la version finale du rapport; prévoir une réunion s'il y a lieu.

COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL

Fédération des véhicules tout-terrain du N.-B. inc.
 Gendarmerie royale du Canada
 Fédération des clubs de motoneige du N.-B. inc.
 Ministère de la Sécurité publique
 Conseil de sécurité du N.-B. inc.
 Entreprises Nouveau-Brunswick
 Conseil Sentiers NB Trails Council Inc.
 Ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie
 New Brunswick Aboriginal Peoples Council Inc.
 Environnement et Gouvernements locaux
 Conservation Council of New Brunswick Inc.
 Ministère de la Justice
 Association des chefs de police du N.-B.
 Ministère des Transports

INFORMATION GÉNÉRALE

L'utilisation des véhicules tout-terrain augmente. Le 31 mars 1999, 22 000 véhicules tout-terrain étaient immatriculés auprès du ministère de la Sécurité publique. Le nombre de morts survenues à la suite d'accidents de véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick cette année, qui se chiffre à six (6), a dépassé le total annuel normal pour la province.

Actuellement, les lieux où les véhicules tout-terrain peuvent circuler légalement sont très limités. La *Loi sur les véhicules tout-terrain* interdit la conduite d'un véhicule tout-terrain à l'intérieur de 7,5 mètres d'une chaussée ou d'un lieu utilisé par les véhicules à moteur. Les véhicules tout-terrain ne sont pas permis sur Sentier Nouveau-Brunswick Trail (SBNBT) à fins multiples, ni sur les sentiers loués de la Fédération des clubs de motoneigistes sur les terres de la Couronne et leur accès aux terres privées est limité.

L'utilisation accrue des véhicules tout-terrain suscite de plus en plus de préoccupations au sujet des dommages à l'environnement, de l'exploitation accrue des poissons et de la faune, des risques accrus d'incidents ou de crimes, d'actes d'intrusion sur les propriétés privées et de confrontations avec les propriétaires fonciers privés et d'autres utilisateurs à des fins récréatives.

Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a collaboré avec la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick à l'élaboration d'un cadre pour la désignation de sentiers de la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. sur les terres de la Couronne. Le gouvernement a demandé au ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie d'aider la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. à désigner des chemins forestiers sur les terres de la Couronne comme sentiers pour véhicules tout-terrain. La Fédération a obtenu, en vertu de la *Loi sur les terres et forêts de la Couronne*, un permis d'occupation qui autorise l'utilisation non exclusive de chemins forestiers sur les terres de la Couronne qui sont désignés comme des sentiers de la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. Une directive provisoire a été établie, mais jusqu'à présent, aucun sentier n'a été désigné. Un avis juridique du ministère de la Justice a recommandé une modification au Règlement de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* pour permettre l'accès aux chemins forestiers sur les terres de la Couronne.

ANNEXE B

PARTICIPANTS DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES VTT

Ross Antworth	Directeur général de la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick inc.
Stuart Blair	Vice-président de la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick inc.
Jim Burns	Conseiller principal en politiques du ministère de la Justice
Michael Connolly	Sous-ministre adjoint de la Division des services de sécurité du ministère de la Sécurité publique (président)
Jocelyne Gagnon	Conseillère en politiques du ministère de la Sécurité publique
Frank Graham	Président de la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc.
Brian Griffith	Sergent d'état-major, Affaires criminelles, Gendarmerie royale du Canada
Karen Hughson	Conseillère en politiques du ministère de la Sécurité publique
Gary Jochelman	Directeur général d'Entreprises Nouveau-Brunswick
Kenton Kinney	Urbaniste du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux
Barry LaBillois	New Brunswick Aboriginal Peoples Council Inc.
Scott Macdonald	Directeur général du Conseil de Sentiers NB inc.
Rino Martin	Directeur général de la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc.
Brian McEwing	Directeur de la Planification et de la gestion des terrains du ministère des Transports
Kevin McKeen	Analyste des politiques du ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie
Dave Parks	Constable de la force policière de Saint-Jean, Association des chefs de police du Nouveau-Brunswick
David Peterson	Président du Conseil de Sentiers NB inc.
Carl Smidt	Président de la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick inc.
Tom Sproull	Gestionnaire de programmes du Conseil de sécurité du Nouveau-Brunswick inc.
David Thompson	Coordonnateur de projets du Conservation Council of New Brunswick Inc.

ANNEXE C

PRÉSENTATIONS : ENJEUX, PRÉOCCUPATIONS ET RECOMMANDATIONS

Cinquante-six (56) mémoires ont été présentés au Groupe de travail au nom de quatre-vingt-quatorze (94) particuliers et organismes. Un sommaire des principaux enjeux et préoccupations exprimés et le pourcentage de leur fréquence ont été établis. Chaque mémoire peut avoir abordé plus d'un enjeu.

- 4 % ont mentionné que les conducteurs de véhicules tout-terrain sont considérés comme des intrus irresponsables.
- 18 % encouragent ou exercent une utilisation sécuritaire et responsable des véhicules tout-terrain.
- 25 % ont indiqué les retombées économiques (pour la province et les industries secondaires) de cette activité récréative.
- 14 % ont indiqué que les propriétaires de véhicules tout-terrain contribuent, par leurs impôts, au développement des divers réseaux de sentiers et estiment qu'ils ont le même droit d'y avoir accès.
- 25 % appuient une utilisation partagée égale des sentiers par tous les usagers.
- 20 % appuient le besoin d'un réseau de sentiers distinct pour les véhicules tout-terrain.
- 5 % s'opposent aux nouvelles restrictions appliquées aux propriétaires et conducteurs de véhicule tout-terrain.
- 34 % ont exprimé des préoccupations de sécurité publique comme la vitesse, l'absence de phares, l'absence de casques de protection, les enfants comme conducteurs ou passagers et le mélange d'usages motorisés et non motorisés sur le même sentier.
- 45 % ont indiqué des enjeux comme l'accès illégal (biens-fonds privés, Sentier NB, chemins publics et sentiers de motoneige aménagés) et les activités illégales facilitées par l'utilisation de véhicules tout-terrain.
- 38 % ont indiqué des questions écologiques et les dommages à l'environnement (y compris à la faune et aux poissons).
- 25 % ont exprimé le besoin d'une formation et d'une éducation obligatoires pour toutes les parties, l'obligation d'avoir un permis et l'âge pour conduire un véhicule, et l'équipement de sécurité obligatoire.
- 38 % ont soutenu qu'il faut établir des lignes directrices, des contrôles ou des lois sur la conduite des véhicules tout-terrain et ont exprimé des préoccupations concernant le niveau actuel d'application et le besoin de mécanismes d'application de la loi.

ANNEXE D

PRÉSENTATIONS ET MÉMOIRES OFFICIELS AU GROUPE DE TRAVAIL PAR LES ORGANISATIONS ET MINISTÈRES

Adrian Coleman	Responsable des services législatifs et aux membres du Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout-terrain
Chris Steeves	Président de l'Association des ratisseurs et sauveteurs du Nouveau-Brunswick inc.
Kevin McKeen	Analyste des politiques du ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie
David Olmstead	The Keswick River Society Inc.
Rino Martin	Directeur général de la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc.
Raymond Murphy, maire et Yvonne Gibb	Président et directrice générale de l'Union des municipalités du Nouveau-Brunswick
Pierrette Mercier	Fédération des naturalistes du Nouveau-Brunswick inc.
Barry LaBillois	New Brunswick Aboriginal Peoples Council Inc.
Diane Amirault	Biologiste de la faune, Programme des espèces en péril, Service canadien de la faune, Environnement Canada
Ross Galbraith	Coordonnateur de l'application des lois sur les oiseaux migrateurs pour le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard, Service canadien de la faune, Environnement Canada
Brian McEwing	Directeur de la Planification de la gestion des terrains du ministère des Transports
David Peterson	Président du Conseil Sentiers Nouveau-Brunswick inc.
Carl Smidt et Ross Antworth	Président et directeur général de la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick inc.
Peter deMarsh et Bruce Oliver	Fédération des propriétaires de lots boisés du Nouveau-Brunswick inc., Fédération d'agriculture du Nouveau-Brunswick inc. et Fédération des agriculteurs et agricultrices francophones du Nouveau-Brunswick inc.
Roberta Clowater	Coalition des zones naturelles protégées du Nouveau-Brunswick
Sharon Kingston-Eldridge	Fédération de la faune du Nouveau-Brunswick
Mike Whalen	Directeur général des opérations de Maritimes & Northeast Pipeline
S. Walling	Neurochirurgien, Département de neurochirurgie de l'Hôpital régional de Saint-Jean
Jean-Claude Santerre	Surveillant général des transports de la New Brunswick East Coast Railway
Michael Gorman, ing.	Président de la Société des opérations de MRDC

ANNEXE E**COÛTS DES SOINS DE SANTÉ
MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DU MIEUX-ÊTRE – SIGFU****1998-1999**

Nombre de blessures au cours de l'année financière	88
Nombre moyen de jours d'hospitalisation	4
Âge moyen des patients	30
Nombre de conducteurs	58
Nombre de passagers	13
Inconnu	17
Coût relatif*	252 378 \$

1999-2000

Nombre de blessures au cours de l'année financière	121
Nombre moyen de jours d'hospitalisation	5
Âge moyen des patients	25
Nombre de conducteurs	80
Nombre de passagers	13
Inconnu	28
Coût relatif *	340 888 \$

* Le coût relatif fourni n'est pas un montant monétaire réel mais plutôt un coût attribué qui est calculé à l'aide d'une mesure relative particulière de l'utilisation des ressources prévues aux patients multiplié par une valeur monétaire déterminée par les Services hospitaliers du ministère de la Santé et du Mieux-être.

ANNEXE F

VOLS ET ACTES D'INTRUSION : RÉPERCUSSIONS POUR LES PROPRIÉTAIRES FONCIERS ET L'INDUSTRIE

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LE VOL DE BOIS

Octobre 2000

Recommandations soumises au Groupe de travail sur le vol de bois à des fins d'étude

Recommandation 8(b)(i) Étudier la force exécutoire du Règlement 90-55 adopté en application de la Loi sur les actes d'intrusion (disques bleus) et du Règlement 89-106 pris en vertu de la Loi sur la pêche sportive et la chasse (disques rouges et jaunes).

Il est reconnu qu'il faut sensibiliser davantage le public et promouvoir les droits fonciers. Les circonstances entourant les actes d'intrusion ont changé avec l'utilisation accrue des véhicules tout-terrain. Seule la question de la sensibilisation du public et de la promotion des droits fonciers a été soumise au Groupe de travail. Un comité distinct présidé par le MRNE examine la force exécutoire des règlements susmentionnés (disques bleus, rouges et jaunes).

La question des programmes et projets d'éducation et de sensibilisation ayant trait à divers enjeux sur la conduite des véhicules tout-terrain a été abordée dans les recommandations 12, 17, 21, 34 et 35 du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.

Recommandation 8(f) Modifier la Loi sur les véhicules tout-terrain pour y édicter que le fait d'utiliser un véhicule tout-terrain sur des terres privées sans l'autorisation du propriétaire constitue une infraction.

La question de l'autorisation du propriétaire a été abordée dans les recommandations 16, 22, 23, 27 et 28 du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.

Recommandation 12(c) Obliger tout conducteur de véhicule tout-terrain reconnu coupable d'une infraction à la Loi sur les actes d'intrusion à suivre le cours de conduite de VTT avant d'immatriculer son véhicule tout-terrain. Ce programme de formation d'une durée de 5 1/2 heures à 7 heures est dispensé par des moniteurs agréés par le CSC.

La question de la formation obligatoire a été abordée dans les recommandations 3 et 4 du Groupe de travail sur les VTT.

ANNEXE G**DONNÉES DE SANTÉ CANADA*****Hospitalisations à la suite d'accidents de véhicules tout-terrain***

Exercices financiers 1994-1995 à 1998-1999 par sexe et province/territoire
(totaux et taux moyens/100 000)

Province/territoire	Homme		Femme		Taux combiné	
	Total	taux moyen	Total	taux moyen	Total	taux moyen
Canada	5 750	7,8	1 267	1,7	7 017	4,7
Terre-Neuve	209 1	5	47	3,4	256	9,2
Île-du-Prince-Édouard	9	2,7	1	0,3	10	1,5
Nouvelle-Écosse	229	10	25 1	1,0	254	5,4
Nouveau-Brunswick	352	18,8	77	4,1	429	11,4
Québec	1 591	8,9	339	1,8	1 930	5,3
Ontario	1 228	4,5	231	0,8	1 459	2,6
Manitoba	263	9,4	79	2,8	342	6
Saskatchewan	237	9,4	61	2,4	298	5,8
Alberta	886	12,5	218	3,1	1 104	7,9
Colombie-Britannique	713	7,4	174	1,8	887	4,6
Yukon	5	6,1	2	2,7	7	4,5
Territoires du Nord-Ouest et Nunavut	28	16	13	8,1	41	12,2

Hospitalisations à la suite d'accidents de véhicules tout-terrain

Exercices financiers 1994-1995 à 1998-1999 par groupe d'âge pour le Canada et le Nouveau-Brunswick
(totaux et taux moyens/100 000)

Groupe d'âge	VTT – Canada		VTT – N.-B.	
	Total	taux moyen	Total	taux moyen
0-9	372	1,9	10	2,1
10-14	1 052	10,4	55	21,3
15-19	1 163	11,5	78	28,9
20-24	762	7,5	60	21,8
25-34	1 286	5,4	85	14,5
35-44	934	3,7	56	9
45-54	615	3,2	40	8,1
55-64	399	3,1	24	7,5
65+	434	2,4	21	4,5

Décès à la suite d'accidents de véhicules tout-terrain

Années civiles 1994 à 1998 par sexe et province/territoire
(totaux et taux moyens/100 000)

Province/territoire	Homme		Femme		Taux combiné	
	Total	taux moyen	Total	taux moyen	Total	taux moyen
Canada	123	0,17	18	0,02	141	0,10
Terre-Neuve	3	0,21	4	0,28	7	0,25
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0		0	
Nouvelle-Écosse	3	0,13	1	0,04	4	0,09
Nouveau-Brunswick	7	0,37	0		7	0,19
Québec	48	0,27	9	0,05	57	0,16
Ontario	19	0,07	1	<0,01	20	0,04
Manitoba	5	0,18	0		5	0,09
Saskatchewan	9	0,36	0		9	0,18
Alberta	17	0,24	0		17	0,12
Colombie-Britannique	11	0,11	3	0,03	14	0,07
Yukon	0		0		0	
Territoires du Nord-Ouest et Nunavut	1	0,57	0		1	0,30

Décès à la suite d'accidents de véhicules tout-terrain

Années civiles 1994 à 1998 par groupe d'âge pour le Canada et le Nouveau-Brunswick
(totaux et taux moyens/100 000)

Groupe d'âge	VTT – Canada		VTT – N.-B.	
	Total	taux moyen	Total	taux moyen
0-9	12	0,06	0	
10-14	14	0,14	1	0,39
15-19	19	0,19	1	0,37
20-24	12	0,12	1	0,36
25-34	17	0,07	2	0,34
35-44	24	0,10	1	0,16
45-54	14	0,07	0	
55-64	15	0,12	0	
65+	14	0,08	1	0,21

ANNEXE H

COMMISSION DE LA SÉCURITÉ DES PRODUITS POUR LE CONSOMMATEUR, WASHINGTON, DC SONDAGE SUR LES BLESSURES

Voici certains résultats du sondage sur les blessures :

- les enfants de moins de 16 ans représentaient 47 % des personnes ayant subi des blessures au cours de la période de l'étude;
- 95 % des enfants blessés conduisaient des véhicules tout-terrain plus gros que ceux recommandés pour leur âge;
- environ 54 500 blessures dues à des véhicules tout-terrain ont été traitées dans les services d'urgence des hôpitaux en 1997;
- 25 % des blessures avaient été subies par des passagers;
- 75 % des blessures avaient été subies par des hommes;
- 22 % des blessures comprenaient des blessures à la tête (traumatisme crânien et commotion cérébrale), au moins 65 % des personnes ayant subi des blessures à la tête ne portaient pas un casque protecteur;
- les catégories de diagnostic comprenant le plus grand nombre de blessures étaient les commotions cérébrales et les éraflures (27 %), et les fractures et luxations (26 %);
- 37 % des blessures étaient aux bras; 28 % aux jambes;
- 13 % des blessés traités aux services d'urgence ont dû être hospitalisés (comparativement à 4 % de toutes les blessures causés par des produits);
- environ 4 % des conducteurs impliqués dans des incidents causant des blessures ont indiqué avoir suivi une formation de conduite de véhicule tout-terrain ou une formation fournie par un concessionnaire ou un vendeur.

Une analyse semblable des données du Nouveau-Brunswick sur les blessures signalées par le ministère de la Santé et du Mieux-être a été effectuée. L'information suivante est extraite de rapports des blessures de patients hospitalisés et de chirurgies de jour :

- les enfants de moins de 16 ans représentaient 20 % des personnes ayant subi des blessures;
- 52 % des personnes ayant subi des blessures conduisaient des véhicules tout-terrain;
- environ 112 personnes ayant subi des blessures causées par des véhicules tout-terrain ont été traitées comme des patients hospitalisés et des patients de chirurgie de jour au cours de l'exercice financier 1999-2000;
- 28 % des blessures avaient été subies par des passagers;
- 24,1 % des blessures comportaient des blessures à la tête (traumatisme crânien et cérébrale) (on ne sait pas si ces personnes portaient des casques protecteurs);
- 18 % des blessures avaient été subies aux bras; 27 % aux jambes;
- 29 % des blessures avaient été subies à la partie abdominale et au dos (y compris les organes internes, clavicules, côtes et vertèbres).

ANNEXE I

PROGRAMME DE PROTECTION DES BASSINS HYDROGRAPHIQUES MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES GOUVERNEMENTS LOCAUX

Ce programme comporte trois principaux volets :

- Bassins hydrographiques désignés – soit les secteurs des bassins hydrographiques qui approvisionnent les systèmes d'approvisionnement municipal en eau de la province.
- Marge de retrait – secteur protégé autour de chaque bassin hydrographique désigné. Cette zone comprend le secteur au complet à l'intérieur de la limite de 75 mètres des rives de la plupart des cours d'eau à l'intérieur du bassin hydrographique.
- Décret de désignation de la marge de retrait des cours d'eau – définit les marges de retrait et les activités qui y sont permises.

La désignation de la marge de retrait des cours d'eau est rédigée de façon telle que tous les aménagements, les activités ou les choses non décrites sont interdits dans un secteur protégé.

QU'EST-CE QU'UN SECTEUR PROTÉGÉ

Le secteur protégé indiqué dans la désignation de la marge de retrait des cours d'eau est un secteur à l'intérieur d'une distance horizontale de 75 mètres de la rive du cours d'eau.

Ce secteur protégé permet d'empêcher la pénétration des sédiments, des polluants et des contaminants dans les rivières, les cours d'eau et les lacs situés dans le bassin hydrographique.

QUELS BIENS-FONDS SONT TOUCHÉS PAR LA DÉSIGNATION DE LA MARGE DE RETRAIT DES COURS D'EAU

Seuls les biens-fonds situés à l'intérieur d'un bassin hydrographique désigné dont la liste est fournie au tableau ci-annexé sont touchés par la désignation de la marge de retrait des cours d'eau.

Même si les cours d'eau englobent les lacs, les rivières et la plupart des ruisseaux dans un bassin hydrographique, les très petits ruisseaux saisonniers, les fossés et les terres humides ne sont pas nécessairement inclus. La marge de retrait de 75 mètres s'applique seulement aux cours d'eau qui sont indiqués de façon précise sur les plans figurant dans le registre général des secteurs protégés (marges de retrait) tenu au bureau du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux.

On peut se procurer des cartes indiquant les bassins hydrographiques désignés et les cours d'eau choisis du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux ou du bureau de la Corporation d'information géographique (Centre d'information foncière).

Liste des bassins hydrographiques désignés

Municipalité	Bassin hydrographique	
Baker Brook	A1	Bassin hydrographique du ruisseau à Zéphérin
Bath	A2	Bassin hydrographique d'un affluent sans nom du fleuve Saint-Jean
Bathurst	A3	Bassin hydrographique du ruisseau Carters
	A4	Bassin hydrographique de la rivière Middle
Campbellton	A5	Bassin hydrographique du lac Prichard – lac Smith
Clair	A6	Bassin hydrographique du ruisseau Thompson
Dalhousie	A7	Bassin hydrographique de la rivière Charlo
Edmundston	A8	Bassin hydrographique du ruisseau à Blanchette
	A9	Bassin hydrographique de la rivière Iroquois
Eel River Crossing	A10	Bassin hydrographique de Eel River
Moncton	A11	Bassin hydrographique de Turtle Creek
	A12	Bassin hydrographique du réservoir du chemin McLaughlin
Perth-Andover	A13	Bassin hydrographique du ruisseau Huds
Petit-Rocher	A14	Bassin hydrographique de la rivière Nigadoo
Plaster Rock	A15	Bassin hydrographique de la rivière Tobique en aval de l'embouchure de Two Brooks
Riverside-Albert	A16	Bassin hydrographique de la rivière Arabian Vault
Rivière-Verte	A17	Bassin hydrographique de la rivière Verte en aval de l'embouche de la rivière Verte, section Little Forks
Rothsay	A18	Bassin hydrographique de Carpenter Pond
Sackville	A19	Bassin hydrographique du ruisseau Ogden Mill
Saint-Basile	A20	Bassin hydrographique de l'affluent sans nom du ruisseau des Smyth
Saint-François-de-Madawaska	A21	Bassin hydrographique de l'affluent sans nom du fleuve Saint-Jean
Saint-Hilaire	A22	Bassin hydrographique du ruisseau à Félix-Martin
Saint-Jacques	A23	Bassin hydrographique de la rivière à la Truite
	A24	Bassin hydrographique de l'affluent sans nom de la rivière Madawaska
Saint John	A25	Bassin hydrographique de Lock Lomond
	A26	Bassin hydrographique du East et West Musquash
	A27	Bassin hydrographique du lac Spruce
Saint-Quentin	A28	Bassin hydrographique du ruisseau Five Fingers
Saint Andrews	A29	Bassin hydrographique du lac Chamcook
St. Stephen	A30	Bassin hydrographique du ruisseau Dennis
Verret	A31	Bassin hydrographique du ruisseau Trois-Milles

QUELLES ACTIVITÉS SONT PERMISES

À condition que toutes les lois fédérales, provinciales et municipales applicables soient respectées, que les permis appropriés soient obtenus, que l'on fasse preuve d'attention et de soins à l'égard de la qualité de l'eau du bassin hydrographique et qu'aucun polluant ne soit ajouté à un cours d'eau, une municipalité, une personne ou une personne morale peut exercer les activités suivantes dans un secteur protégé (marge de retrait). (Tous les autres aménagements et activités sont interdits.) :

x. avoir accès à des fins de loisirs sportifs :

Ceux-ci comprennent l'étude de la faune, la chasse, la pêche, le piégeage, le canot en portage, le ski de fond et la raquette. La récolte de fruits sauvages sans machinerie motorisée est également permise;

y. conduire un véhicule motorisé sur les routes provinciales ouvertes à la circulation depuis le 8 novembre 1990;

z. procéder à l'arpentage et à l'installation de panneaux;

aa. effectuer des opérations d'urgence pour la santé, la sécurité ou le bien-être général du public;
ceci comprend la protection des ressources naturelles, le respect de la loi et les activités de recherche et de sauvetage;

bb. construire, entretenir, rénover ou agrandir une habitation unifamiliale :

Toutefois, ces résidences doivent avoir sur place des réseaux autonomes d'évacuation et d'épuration des eaux usées qui répondent aux normes du ministère de la Santé et des Services communautaires. Les bâtiments résidentiels existants **ne peuvent pas être convertis pour augmenter le nombre d'unités familiales**. Une habitation qui a été endommagée ou détruite, peut être rebâtie, après que le ministre en est avisé, si elle n'est pas plus près du cours d'eau que l'habitation originale et qu'aucun bâtiment supplémentaire n'est construit. Des mesures doivent être prises pour prévenir l'évacuation des sédiments dans le cours d'eau.

Exécuter l'entretien ordinaire des propriétés résidentielles. Des travaux supplémentaires d'aménagement paysager peuvent aussi être effectués à condition que l'aménagement soit à au moins 5 mètres des rives du cours d'eau et qu'aucun arbre ne soit coupé à moins de 15 mètres des rives du cours d'eau. L'aménagement paysager ne comprend pas les ouvrages principaux comme les garages, les piscines et les étangs. L'entretien ou l'amélioration des systèmes de fosses septiques existants sont également permis;

cc. sur les propriétés résidentielles seulement, enlever les arbres morts ou tombés à moins de 15 mètres des rives d'un cours d'eau;

1. à moins d'un kilomètre en amont d'une prise d'approvisionnement en eau de surface, exécuter des activités de plantation d'arbres entre 30 et 75 mètres des rives d'un cours d'eau;

2. à une distance supérieure à un kilomètre en amont d'une prise d'approvisionnement en eau de surface, exécuter des activités de plantation d'arbres entre 15 et 75 mètres des rives d'un cours d'eau;

dd. à un kilomètre au plus en amont d'une prise d'approvisionnement en eau de surface, faire une coupe sélective par des moyens mécaniques ou autres à moins de 30 à 75 mètres des rives d'un cours d'eau;

La coupe ne s'effectue qu'entre le 1^{er} janvier et le 31 mars chaque année au sud du village de Bath; et uniquement entre le 1^{er} novembre et le 31 mars de l'année suivante au nord du village de Bath. Pendant toute période de cinq ans, pas plus de 30 % des troncs, ou jusqu'à 30 % du volume des arbres, n'est coupé sur une propriété située à l'intérieur du secteur protégé.

1. à plus d'un kilomètre en amont d'une prise d'approvisionnement en eau de surface, faire une coupe sélective par des moyens mécaniques ou autres à moins de 15 à 75 mètres d'un cours d'eau;

La coupe de cette zone ne s'effectue qu'entre le 1^{er} janvier et le 31 mars chaque année au sud du village de Bath; et uniquement entre le 1^{er} novembre et le 31 mars de l'année suivante au nord

du village de Bath. Pendant toute période de cinq ans, pas plus de 30 % des troncs, ou jusqu'à 30 % du volume des arbres, n'est coupé sur une propriété, ou le volume des arbres est coupé conformément au plan de protection des forêts préparé par un forestier professionnel immatriculé.

« Coupe sélective » désigne une méthode de coupe des arbres qui permet :

- a. **de maintenir un groupe d'arbres et d'autre végétation bien équilibrés,**
- b. **de limiter la coupe à des arbres de 10 centimètres ou plus de diamètre à 1,36 mètre au-dessus du niveau du sol,**
- c. **de ne faire que des ouvertures de 300 mètres carrés ou plus dans la voûte de la forêt.**

ee. à moins d'un kilomètre en amont d'une prise d'approvisionnement en eau de surface, exercer des activités agricoles existantes de 30 à 75 mètres des rives d'un cours d'eau;

Dans cette zone, le labourage ou le sarclage sont effectués en travers du versant, et ne doivent pas excéder les versants de cinq unités horizontales pour une unité verticale, sans compter les terrasses de déviation. Le ruissellement de surface venant de chaque champ ne s'écoule pas directement dans le cours d'eau, les champs utilisés pour le pâturage du bétail doivent être clôturés convenablement le long de la périphérie des 30 mètres de façon que le bétail ne puisse s'approcher à moins de 30 mètres du cours d'eau. La pratique des engrais verts ou l'intégration dans le sol des matières végétales vertes, autres que la récolte primaire, est obligatoire à l'intérieur de la zone, en plus de celle de la fumure organique.

- 1. **à une distance supérieure à un kilomètre en amont d'une prise d'approvisionnement en eau de surface, exercer des activités agricoles existantes entre 15 et 75 mètres des rives d'un cours d'eau;**

Dans cette zone, le labourage ou le sarclage sont effectués en travers du versant, et ne doivent pas excéder les versants de cinq unités horizontales pour une unité verticale, sans compter les terrasses de déviation. Le ruissellement de surface venant de chaque champ ne s'écoule pas directement dans le cours d'eau, les champs utilisés pour le pâturage du bétail doivent être clôturés convenablement le long de la périphérie des 30 mètres de façon que le bétail ne puisse s'approcher à moins de 15 mètres du cours d'eau. La pratique des engrais verts ou l'intégration dans le sol des matières végétales vertes, autres que la récolte primaire, est obligatoire, en plus de celle de la fumure inorganique.

- 2. **à une distance supérieure à un kilomètre en amont d'une prise d'approvisionnement en eau de surface, l'enlèvement du foin est autorisé jusqu'à cinq mètres des rives d'un cours d'eau;**

ff. à moins d'un kilomètre en amont d'une prise d'approvisionnement en eau de surface, vaporiser des pesticides entre 30 et 75 mètres des rives d'un cours d'eau;

La personne qui pulvérise des pesticides à l'intérieur du secteur doit être titulaire d'un certificat de catégorie B, niveau 4 ou de tout autre certificat approprié délivré sous le régime de la *Loi sur le contrôle des pesticides*.

- 1. **à une distance supérieure à un kilomètre en amont d'une prise d'approvisionnement en eau de surface, pulvériser des pesticides entre 15 et 75 mètres des rives d'un cours d'eau; la personne qui pulvérise les pesticides à l'intérieur du secteur doit être titulaire d'un permis de catégorie B, niveau 4 ou de tout autre certificat approprié délivré sous le régime de la *Loi sur le contrôle des pesticides*;**

gg. construire des chemins aux passages approuvés du cours d'eau à condition que les lignes directrices précisées dans la désignation de la marge de retrait des cours d'eau soient respectées;

Ces lignes directrices empêchent l'évacuation directe des sédiments dans le cours d'eau, grâce à des méthodes de construction particulières visant à limiter au minimum la perturbation du sol et à prévenir l'érosion;

Un passage du cours d'eau approuvé désigne le passage d'un cours d'eau qui a été approuvé par le ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux en vertu du Règlement sur la modification des cours d'eau;

hh. installer et faire fonctionner des postes de pompage électriques, à condition que ceux-ci respectent les normes précisées dans la désignation de la marge de retrait des cours d'eau;

ii. installer et faire fonctionner des pompes mécaniques à essence, à une distance de 30 à 75 mètres des rives d'un cours d'eau, à condition qu'elles soient conformes aux normes précisées dans la désignation de la marge de retrait des cours d'eau;

jj. entreprendre des travaux d'exploration ou de mise en valeur souterrains ou d'extraction de minéraux, si ces travaux sont effectués à une profondeur suffisante pour ne pas influencer le cours d'eau;

kk. utiliser des véhicules de plaisance motorisés aux passages approuvés du cours d'eau;

ll. utiliser les plages publiques existantes :

Celles-ci comprennent les plages sur les biens-fonds privés ou publics auxquels le grand public a accès pour la natation;

mm. utiliser des zones publiques existantes de lancement d'embarcation;

nn. construire et faire fonctionner des sous-stations, des stations terminales et toutes parties d'une ligne de transport aux passages approuvés du cours d'eau;

oo. entreprendre l'exploitation d'une érablière :

Toutefois, aucun équipement mécanique ni aucune activité de transformation de la sève ne doit se trouver à moins de 30 mètres du cours d'eau;

1. mener des activités de protection des rives conformément à un permis délivré en vertu du Règlement sur la modification des cours d'eau;

pp. entreprendre des activités d'exploration minière de surface, y compris l'établissement de quadrillage, la prospection générale, les travaux d'arpentage, les levés et la cartographie;

qq. construire et faire fonctionner les ouvrages de prise des émissions d'eau reliées à une installation commerciale d'aquaculture.

RESPECT DES DÉSIGNATIONS DE LA MARGE DE RETRAIT POUR LA MODIFICATION D'UN COURS D'EAU

Bien entendu, certains aménagements ou activités actuellement existants dans les marges de retrait de 75 mètres ne seront pas conformes aux conditions de la désignation de la marge de retrait des cours d'eau. La ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux a trois possibilités pour régler ces situations :

1. accorder une exemption aux conditions précises;
2. refuser une demande d'exemption;
3. acquérir la totalité ou une partie du terrain.

Toute personne qui possède ou qui aménage, construit, fait fonctionner ou entretient, dans un secteur protégé, une activité ou une chose qui est interdite, contrôlée, limitée ou autrement visée par la désignation de la marge de retrait des cours d'eau, et pense ne pas pouvoir respecter les conditions de la désignation de la marge de retrait des cours d'eau, doit demander une exemption à la ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux par écrit.

ANNEXE J**STATISTIQUES SUR L'APPLICATION DES LOIS***Statistiques des forces policières de la province*

Force policière	Année	Nombre de plaintes	Nature des plaintes
Saint John	1999	74	Conduite sur la chaussée
	2000	30	Conduite sur une propriété privée Conduite sur une propriété scolaire Conduite sur un terrain de jeu
Rothesay	1999	28	Conduite sur la chaussée
	2000	46	Conduite sur une propriété privée Conduite sur une propriété scolaire Conduite sur un terrain de jeu Sentiers pédestres et parcs
Miramichi	1999-2000	57	Utilisation non autorisée des véhicules tout-terrain sur les sentiers pédestres et dans les parcs
Edmundston	1999	34	
	2000	30	Deux accidents en 2000
Sackville		75-100 par année	Conduite sur la chaussée Conduite sur « Rails to trails » Dommages matériels Un accident grave en 1998
St. Stephen	1999	13	Conduite sur la chaussée
	2000	13	Acte d'intrusion sur un terrain privé
Woodstock	Janvier 1999 - Décembre 2000	40	Conduite sur le réseau Sentier NB Conduite sur la chaussée Accès à une propriété privée

*Ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie***Infractions à la Loi sur les véhicules tout-terrain du 1^{er} avril 2000 au 31 mars 2001**

Région	Condamnations	Non résolues	Non traitées	Avertissements	Retrait	Total
1	12	7	4	118	4	145
2	2	1	0	57	0	60
3	0	1	9	165	0	175
4	1	0	5	117	0	123
5	5	2	1	149	0	157
Total	20	11	19	606	4	660

*Division « J » de la GRC***Appels pour service (1) et frais *Loi sur les véhicules tout-terrain***

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nombre réel d'appels	793 (2)	624	702	955	1 360	1 617
Total des frais (3)	432	314	302	424	614	670
Nombre de personnes accusées	363 (4)	268	262	358	533	585
Véhicules tout-terrain	156	111	78	85	159	128
Motoneiges	44	13	25	24	9	10

D'après les rapports de district soumis pour la période allant de janvier à avril 2001, au moins 1 219 heures ont été consacrées à l'application de la *Loi sur les véhicules tout-terrain*. Au cours de cette période, plus de 2 000 motoneiges ont été vérifiées, 86 contraventions ont été remises pour infraction à la *Loi sur la procédure applicable aux infractions provinciales* et 143 avertissements ont été donnés. De plus, les personnes responsables de quatre entrées par effraction dans des camps/chalets ont été arrêtées et accusées, un véhicule tout-terrain volé a été recouvré et des patrouilles conjointes de la GRC et du MRNE ont été effectuées pour vérifier les camps et les vols de bois.

(1) Comprend les demandes de patrouilles, les plaintes et les accusations.

(2) On constate une augmentation de 103,9 % de 1995 à 2000 et de 159,1 % depuis 1996.

(3) Représentent les accusations portées en vertu de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* pour tous les types de véhicules tout-terrain. De 1995 à 2000, on constate une augmentation de 55,1 % du nombre d'accusations portées, et une augmentation de 113,4 % depuis 1996.

(4) Le nombre de personnes accusées a augmenté de 61,2 % de 1995 à 2000 et de 118,3 % depuis 1996.

ANNEXE K

COMPARAISON DES LOIS PROVINCIALES ET TERRITORIALES SUR LES VÉHICULES TOUT-TERRAIN²⁸

Alberta	Off-Highway Vehicle Act
Columbia-Britannique	Motor Vehicle (All Terrain) Act
Manitoba	Loi sur les véhicules à caractère non routier
Nouveau-Brunswick	Loi sur les véhicules tout-terrain
Terre-Neuve	Motorized Snow Vehicles and All-Terrain Vehicles Act
Territoires du Nord-Ouest	All-Terrain Vehicles Act
Nouvelle-Écosse	Off-highway Vehicles Act
Nunavut	All-Terrain Vehicle Act ²⁹
Ontario	Loi sur les véhicules tout terrain
Île-du-Prince-Édouard	Off-Highway Vehicle Act
Québec	Loi sur les véhicules hors route
Saskatchewan	The All Terrain Vehicles Act
Yukon	Motor Vehicles Act
Ville de Yellowknife	Arrêté sur les véhicules tout-terrain

DÉFINITION DE VTT

Alberta

Désigne un véhicule motorisé sur roues ou à chenilles conçu principalement pour les déplacements sur des surfaces non préparées comme des terrains marécageux et de campagne – ne comprend pas une motoneige, le matériel agricole ou de l'équipement de construction.

Colombie-Britannique

Désigne un véhicule mû par un moteur et pouvant circuler sur route ou hors route selon la définition de la loi intitulée *Highway Act* et conçu comme un véhicule tout-terrain conformément au règlement.

Manitoba

Désigne un véhicule à caractère non routier muni de trois pneus à basse pression ou plus, d'un siège conçu pour être enfourché par le conducteur du véhicule et d'un guidon pour diriger le véhicule.

Nouveau-Brunswick

Désigne tout véhicule à moteur conçu ou adapté pour l'usage hors route et s'entend également des motos hors routes, des autodunes, des motoneiges et des machines amphibies.

Terre-Neuve

Désigne tous les véhicules motorisés conçus et construits pour usage sur terre, mer, neige, glace, marais, terrains marécageux et autres terrains naturels, y compris les véhicules à quatre roues motrices ou à pneus à basse pression, les motocyclettes munies de pneus à basse pression et autres véhicules à deux roues, motoneiges, machines amphibies, véhicules à coussin d'air ou à effet de sol mais ne comprend pas un véhicule à moteur.

Territoires du Nord-Ouest

Désigne un véhicule motorisé sur roues, chenilles, skis, coussin d'air ou autre combinaison conçu pour le déplacement sur terre, mer, neige, glace, marais, marécages ou autre terrain naturel, et comprend un véhicule amphibie, une motoneige, un véhicule motorisé à trois roues, une bicyclette à pédale avec accessoire motorisé et tout autre véhicule prescrit devant être inclus.

Véhicule tout-terrain **spécial** désigne un véhicule tout-terrain à **trois ou quatre roues**.

Nouvelle-Écosse

Désigne une motoneige, un véhicule tout-terrain à trois ou quatre roues, une motocyclette, une mini-moto, un véhicule à quatre roues motrices ou à pneu à basse pression, un autodune ou un véhicule ou une catégorie de véhicules désignée comme des véhicules hors route conformément au règlement.

²⁸ La plupart des lois sont tirées des sites Web des gouvernements provinciaux et territoriaux. Il ne s'agit pas nécessairement de la version officielle.

²⁹ Cette information est tirée d'un résumé de la loi du Nunavut intitulée *All-Terrain Vehicle Act* qui était accessible en ligne. Il ne s'agit pas de la version officielle.

Nunavut

La présente Loi s'applique à tout véhicule motorisé sur roues, chenilles, skis ou coussins d'air conçus pour circuler sur terre, mer, neige ou glace et dont le poids est inférieur à 900 kilogrammes. La Loi s'applique également à l'intérieur et à l'extérieur des localités.

La Partie III de la Loi prévoit des règlements applicables aux VTT « spéciaux », ceux qui ont trois ou quatre roues. Pour les VTT spéciaux, les règles s'appliquent sur toutes les routes à l'intérieur et à l'extérieur des localités.

Ontario

Désigne un véhicule mû ou conduit autrement que par la force musculaire ou le vent, et conçu pour se déplacer soit sur trois roues au maximum, soit sur plus de trois roues et appartenant à une catégorie prescrite de véhicules.

Île-du Prince-Édouard

Désigne un véhicule motorisé sur roues ou chenilles conçu pour être utilisé surtout sur des surfaces non préparées comme les terrains marécageux et de campagne mais ne comprend pas une motoneige, le matériel agricole ou l'équipement de construction.

La définition d'un véhicule hors route comprend les véhicules tout-terrain.

Québec

La présente loi s'applique aux véhicules hors route suivants : motoneiges, véhicules tout-terrain motorisés munis d'un guidon et d'au moins deux roues qui peuvent être enfourchés et les autres véhicules motorisés destinés à circuler en dehors des chemins publics et prévus par règlement.

Saskatchewan

Désigne un véhicule autopropulsé conçu principalement pour le déplacement des personnes ou des biens sur des surfaces non préparées, et muni de roues au contact avec le sol ainsi qu'une motocyclette à usage restreint, une mini-moto et un vélo tout-terrain.

Ne comprend pas une voiturette de golf, une motoneige selon la définition de la loi intitulée *The Snowmobile Act*, un accessoire agricole ou une machine mobile spéciale tel qu'il est défini dans la loi intitulée *Highway Traffic Act*, ou tout autre véhicule devant être immatriculé conformément à la loi intitulée *the Highway Traffic Act*.

Yukon

La loi intitulée *Motor Vehicles Act* définit les types de véhicule suivants : véhicule à coussin d'air, véhicule utilitaire, cyclomoteur, motocyclette, véhicule à moteur, véhicule personnel, motoneige et véhicule mais ne comprend pas une définition des véhicules tout-terrain ou hors route.

Ville de Yelloknife

Désigne un véhicule motorisé sur roues, skis ou coussins d'air ou toute autre combinaison de ceux-ci, conçu pour les déplacements sur terre, mer, neige, glace, marais, marécage ou autre terrain naturel et comprend un véhicule amphibie, une motoneige, un véhicule motorisé sur trois roues ou plus, un vélo avec accessoire motorisé, une motocyclette, un cyclomoteur ou un scooter qui autrement ne peuvent être immatriculés comme une motocyclette conformément à la loi intitulée *Motor Vehicles Act* et tout autre véhicule prescrit devant être inclus.

CONDUITE SUR ROUTE

Alberta

Nul ne peut conduire un véhicule hors route sur un tronçon de route, sauf s'il y est autorisé en vertu d'une autre disposition de la loi.

Colombie-Britannique

À moins de détenir un permis de conducteur valide délivré en vertu de la loi intitulée *Motor Vehicle Act*, nul ne peut conduire un véhicule tout-terrain sur ou au travers une route comme il est indiqué dans la loi intitulée *Highway Act*, ou sur un tronçon de l'emprise d'une route, sauf s'il y est autorisé en vertu d'une autre disposition de la loi.

Manitoba

Sauf autorisation en vertu d'une autre disposition de la loi ou des règlements, nul ne peut conduire un véhicule à caractère non routier sur ou au travers une chaussée ou l'accotement de celle-ci, sur ou au travers le milieu d'une route à chaussées séparées ou sur l'emprise d'un échangeur.

Nouveau-Brunswick

Sous réserve des règlements ou de tout arrêté municipal pris en vertu de l'article 37, nul ne peut conduire un véhicule tout-terrain à l'intérieur de 7,5 mètres de la partie utilisée d'une route, sauf s'il y est autorisé en vertu d'une autre disposition de la loi.

Terre-neuve

Sauf en conformité avec la présente Loi et les règlements, nul ne peut conduire un véhicule sur une route à moins de détenir un permis de conduire délivré en vertu de la loi intitulée *Highway Traffic Act* et, dans le cas d'une personne de moins de 19 ans, de souscrire une assurance pour la personne ou le véhicule conformément aux règlements.

Territoires du Nord-ouest

Nul propriétaire d'un véhicule tout-terrain ne doit autoriser une autre personne et nul ne doit conduire ou autrement avoir le contrôle d'un véhicule tout-terrain sur une route ou l'accotement d'un route **à l'extérieur d'une municipalité ou d'un secteur règlementé.**

Le paragraphe 3(1) établit les règles générales de conduite sur une route.

Nouvelle-Écosse

Sous réserve des dispositions du présent article ou de l'autorisation du ministre conformément à l'article 13, nul ne peut conduire un véhicule hors route sur une route, sur l'accotement de la chaussée d'une route ou au milieu d'une route.

Nunavut

Nulle personne de moins de 14 ans ne peut conduire un VTT spécial sur une route.

Ontario

Cette Loi ne s'applique pas aux véhicules hors route conduits sur une route.

Île-du-Prince-Édouard

Nul ne doit conduire un véhicule hors route sur un tronçon d'une route sauf s'il y est autorisé en vertu d'une autre disposition de la Loi.

Québec

Sur les terres du domaine public, la circulation des véhicules hors route est permise, sous réserve des conditions, restrictions et interdictions imposées.

Sur les chemins et les routes privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers, la circulation des véhicules hors route est permise. Toutefois, le propriétaire de la voie ou le responsable de son entretien peuvent soit l'interdire, soit la restreindre à certains types de véhicules hors route.

Sur les sentiers d'un club d'utilisateurs de véhicules hors route, la circulation des véhicules hors route est permise. Toutefois, le club peut soit l'interdire, soit la restreindre à certains types de véhicules.

La circulation des véhicules hors route est interdite sur un chemin public, à moins d'être autorisée en vertu d'une autre disposition de la loi.

Saskatchewan

Nul ne peut conduire un véhicule tout-terrain sur la chaussée d'une route, sauf s'il y est autorisé en vertu d'une autre disposition de la loi.

Ville de Yellowknife

L'arrêté établit les dispositions sur la conduite de véhicules tout-terrain sur une route.

ÂGE DU CONDUCTEUR

Alberta

Nulle personne de moins de 14 ans ne peut conduire un véhicule hors route dans un lieu public à moins d'être supervisé par un adulte assis à ses côtés ou à proximité qui lui donne des directives.

Colombie-Britannique

Peut être prescrit par règlement.

Manitoba

Nulle personne de moins de 14 ans ne peut conduire un véhicule à caractère non routier sauf si elle est sous la surveillance et si elle est accompagnée d'un parent ou d'une personne âgée de 18 ans ayant sur elle en tout temps une vue sans obstacle et autorisée par le parent.

Nouveau-Brunswick

Nulle personne de moins de 14 ans ne peut conduire un véhicule tout-terrain sauf si elle est sous la surveillance et si elle est accompagnée d'une personne âgée de 19 ans ou plus ayant sur elle en tout temps une vue sans obstacle.

Terre-Neuve

À moins de dispositions contraires dans le règlement, nulle personne de moins de 16 ans ne peut conduire un véhicule à moins d'être accompagnée d'une personne âgée de 16 ans ou plus et si elle a moins de 19 ans, d'être bien assurée ou pour laquelle une assurance pertinente a été souscrite pour la conduite du véhicule conformément aux règlements.

Territoires du Nord-Ouest

Nulle personne de moins de 14 ans ne peut conduire un véhicule tout-terrain spécial sur une route.

Nouvelle-Écosse

Nulle personne de moins de 14 ans ne peut conduire un véhicule hors route et nulle personne qui est propriétaire ou responsable d'un véhicule hors route ne doit permettre à une personne de moins de 14 ans, de conduire le véhicule hors route, sauf

-un véhicule hors route peut être conduit par une personne âgée de 10 ans à 14 ans si le véhicule est conduit sur un terrain privé ou par un parent ou le tuteur de l'enfant, ou sur la propriété privée d'une autre personne si le parent ou le tuteur obtient l'autorisation pour l'enfant de conduire le véhicule hors route ou si la conduite est directement supervisée par une personne ayant atteint l'âge de la majorité

-un véhicule hors route peut être conduit par une personne âgée de moins de 10 ans selon les conditions susmentionnées.

Nunavut

Nulle personne de moins de 14 ans ne peut conduire un VTT spécial sur une route.

Ontario

Nul propriétaire d'un véhicule tout-terrain ne doit autoriser un enfant âgé de moins de 12 ans à conduire ce véhicule.

Le paragraphe ne s'applique pas si l'enfant conduit le véhicule soit sur un bien-fonds dont l'occupant est le propriétaire du véhicule; soit sous la surveillance étroite d'un adulte.

Île-du-Prince-Édouard

Peut être prescrit par règlement.

Québec

Tout conducteur de véhicule hors route doit être âgé d'au moins 14 ans.

S'il a moins de 16 ans, il doit être titulaire d'un certificat, obtenu d'un agent habilité par le gouvernement, attestant qu'il possède les aptitudes et les connaissances requises pour conduire un véhicule hors route.

Saskatchewan

Nulle personne de moins de 16 ans ne peut conduire un véhicule tout-terrain sauf s'il y est autorisé en vertu d'une autre disposition de la loi.

Ville de Yellowknife

Nulle personne âgée de moins de 14 ans ne peut conduire un véhicule tout-terrain dans la ville de Yellowknife.

ASSURANCES

Alberta

Un assureur qui émet une police pour un véhicule hors route doit aussi remettre une carte de responsabilité financière à chaque personne qui conduit habituellement le véhicule et pour chaque véhicule hors route pour lequel la police a été émise.

Colombie-Britannique

Si une personne présente une demande d'autorisation par écrit de conduire un véhicule tout-terrain ou une demande d'une immatriculation ou de transfert d'immatriculation de véhicules tout-terrain, la Insurance Corporation of British Columbia peut refuser de remettre le document demandé par le requérant si elle estime que le véhicule n'est pas assuré conformément à l'alinéa 7(2)(i) du règlement.

Manitoba

Un véhicule hors route autre que celui d'un concessionnaire ne doit pas être immatriculé tant que les primes d'assurance prévues dans le règlement établi en vertu de la loi intitulée Manitoba Public Insurance Corporation Act ont été versées pour l'assurance responsabilité contre les blessures corporelles ou le décès d'une ou de plusieurs personnes ou contre les pertes ou les dommages matériels causés par l'utilisation ou la conduite d'un véhicule hors route au moins au montant requis d'un propriétaire en vertu des règlements.

Nouveau-Brunswick

Nul propriétaire d'un véhicule tout-terrain ne peut conduire ou permettre qu'il soit conduit, sauf dans le cas d'une **motoneige** assurée par une police d'assurance responsabilité automobile.

Terre-Neuve

Nul ne peut conduire un véhicule, permettre ou autoriser qu'il soit conduit à moins que le véhicule soit immatriculé et que les exigences en matière d'assurance établies dans la présente Loi et les règlements sont respectées.

Territoires du Nord-Ouest

Nul ne doit stationner un véhicule tout-terrain spécial sur une route autre que dans un secteur privé qui est conçu et surtout utilisé pour le stationnement des véhicules, ou conduire un véhicule tout-terrain spécial sur une route à moins de détenir une police de responsabilité automobile valide pour le véhicule et qu'il présente un contrat qui assure le véhicule au moins jusqu'au montant requis par l'article 144 de la loi intitulée *Insurance Act*.

Nunavut

Tous les VTT spéciaux conduits sur une route doivent être munis d'une licence, d'une assurance et d'une immatriculation.

Ontario

Nul ne doit conduire un véhicule tout-terrain, à moins d'être assuré en vertu d'une police de responsabilité automobile conformément à la Loi sur les assurances.

Île-du-Prince-Édouard

Peut être prescrit par règlement.

Québec

Le propriétaire de tout véhicule hors route doit détenir un contrat d'assurance de responsabilité civile d'au moins 500 000 \$ garantissant l'indemnisation d'un préjudice corporel ou matériel causé par ce véhicule.

Saskatchewan

Nul ne peut conduire un véhicule tout-terrain sur une route, que ce soit la surface de roulement ou non, ou sur une terre publique à moins de détenir pour la conduite d'un véhicule tout-terrain, un contrat d'assurance automobile couvrant le propriétaire et toute personne qui conduit le véhicule d'un montant équivalent au moins à celui prévu pour la responsabilité imposée par la loi pour l'assuré nommé dans le contrat ou pour une autre personne pour pertes ou dommages dus à la propriété d'un véhicule tout-terrain et causant des blessures corporelles ou le décès d'une personne et des dommages matériels.

Ville de Yellowknife

Nul ne peut conduire un véhicule tout-terrain dans les secteurs autorisés de la ville à moins de détenir une police d'assurance véhicule à moteur valide et une assurance responsabilité publique valide d'au moins 500 000 \$ sur le véhicule tout-terrain.

ACTE D'INTRUSION

Alberta

Est coupable d'une infraction toute personne qui conduit un véhicule tout-terrain sans y apporter le soin et l'attention voulus ou sans tenir raisonnablement compte des autres personnes ou des biens.

Colombie-Britannique

Nul ne doit conduire un véhicule tout-terrain d'une manière négligente de façon à mettre en danger ou causer des blessures ou des dommages matériels... sur une propriété privée sans le consentement du propriétaire, du locataire ou de l'occupant.

Manitoba

Nul ne doit conduire un véhicule hors route sur un terrain privé sans le consentement exprès ou implicite du propriétaire ou de l'occupant du bien-fonds.

Nouveau-Brunswick

Nul ne peut conduire un véhicule tout-terrain sans y apporter le soin et l'attention voulus ou sans tenir raisonnablement compte des personnes et des biens.

Terre-Neuve

Est coupable d'une infraction toute personne qui conduit un véhicule sans le soin et l'attention voulus, sans tenir compte raisonnablement des personnes ou des biens, ou avec facultés affaiblies par l'alcool, les narcotiques ou les drogues.

Nouvelle-Écosse

Nul ne doit conduire un véhicule hors route sur un trottoir, une passerelle, un terrain d'une école, une voie de service public, un terrain cultivé, une terre forestière privée, un cours d'eau, un terrain de camping, un terrain de golf, un parc, un terrain de jeux, une plage, une dune de sable ou toute autre propriété privée, sans l'autorisation du propriétaire ou de l'occupant.

Île-du-Prince-Édouard

Est coupable d'une infraction toute personne qui conduit un véhicule hors route sans le soin et l'attention voulus ou sans tenir compte raisonnablement des autres personnes ou biens.

Québec

Ailleurs sur les terres du domaine privé, la circulation des véhicules hors route est subordonnée à l'autorisation expresse du propriétaire ou du locataire.

Saskatchewan

Nul ne peut conduire un véhicule tout-terrain sur une terre privée dont il ou un membre de sa famille immédiate n'est pas propriétaire ou occupant ou sur une terre de la Couronne utilisée ou occupée autrement par quelqu'un d'autre que la Couronne sans l'autorisation du propriétaire ou de l'occupant du terrain.

Ville de Yellowknife

Nul ne doit conduire un véhicule tout-terrain sur un bien-fonds privé sans avoir d'abord obtenu le consentement du propriétaire.

ANNEXE L**ÉTUDE D'IMPACT SUR
L'ENVIRONNEMENT****MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET
DES GOUVERNEMENTS LOCAUX****TYPE DE PROJET DEVANT ÊTRE
ENREGISTRÉ**

Les types d'ouvrage proposés qui doivent être enregistrés sont indiqués à l'Annexe A du règlement (voir ci-dessous). Il faut aussi enregistrer tout projet qui comporte la modification, le prolongement, la remise en état, l'abandon ou la démolition d'un ouvrage achevé avant l'entrée en vigueur du règlement.

SOMMAIRE DU PROCESSUS

Avant le début des travaux du projet, la proposition doit être enregistrée auprès de la ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux sur un formulaire du ministère. Le projet est alors étudié pour déterminer si une EIE est nécessaire. Dans certains cas, la ministre peut demander plus d'information du promoteur avant de déterminer si une EIE est nécessaire pour l'ouvrage proposé.

Une fois l'information suffisante concernant la proposition reçue, une période maximale de 30 jours est prévue pour l'examen de la documentation afin d'évaluer les enjeux environnementaux relatifs au projet. Si une EIE n'est pas nécessaire, la ministre avisera le promoteur que l'ouvrage peut être construit, sous réserve des modalités et conditions qu'elle établit.

Si la ministre détermine qu'une EIE est nécessaire, le promoteur devra effectuer une étude d'impact sur l'environnement avant d'entreprendre les travaux. La première exigence la plus importante du Règlement sur les études d'impact sur l'environnement est d'enregistrer officiellement les détails de la proposition auprès de la ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux.

ANNEXE A - OUVRAGES

- a. toute extraction ou tout traitement commerciaux d'un minéral suivant la définition de la *Loi sur les mines*;
- b. toutes centrales d'énergie électrique comportant un taux de production d'au moins trois mégawatts;
- c. tous réservoirs d'eau d'une capacité de plus de dix millions de mètres cubes;
- d. toutes lignes de transmission d'énergie électrique d'une capacité de plus de soixante-neuf mille volts ou de cinq kilomètres de long;
- e. toutes lignes de communications de transmission d'énergie électrique de plus de cinq kilomètres de long;
- f. toute extraction commerciale ou tout traitement de matériaux combustibles qui produisent de l'énergie, à l'exception du bois de chauffage;
- g. tous forages ou toutes extractions en mer de pétrole, d'huile, de gaz naturels ou de minéraux;
- h. tous pipelines de plus de cinq kilomètres de long, à l'exception de ceux transportant de l'eau, de la vapeur ou des eaux usées domestiques;
- i. toutes levées et tous ponts à travées multiples;
- j. tous projets majeurs de routes comprenant, soit une longueur significative de nouvel alignement de route, soit un terrassement majeur, soit un élargissement majeur de routes résultant en un changement dans la classification ou dans l'usage projetés;
- k. toutes installations visant la transformation ou le traitement commercial de ressources en bois autre que du bois de chauffage à l'exception des sucreries d'érablières, des usines de bardeau et des scies mécaniques ayant une production annuelle de moins de cent mille pieds-planches;
- l. tous programmes ou projets commerciaux d'introduction au Nouveau-Brunswick de plantes ou d'espèces animales exotiques;
- m. toutes installations ou tous systèmes d'élimination des déchets;
1. toute élimination, destruction, recyclage,

- transformation ou stockage de déchets qui proviennent de l'extérieur du Nouveau-Brunswick et toutes installations ou systèmes servant à l'élimination, à la destruction, au recyclage, à la transformation ou au stockage de tels déchets;
- n. toutes installations d'élimination ou de traitement des eaux usées à l'exception des installations domestiques ou sur place;
 - o. tous parcs provinciaux ou nationaux;
 - p. tous développements récréatifs ou touristiques importants, y compris les développements consistant à changer l'usage d'un terrain afin de pouvoir l'utiliser à des fins récréatives ou touristiques;
 - q. toutes installations portuaires, tous chemins de fer ou aéroports;
 - r. tous projets comprenant le transfert d'eau entre bassins hydrographiques;
 - s. tous travaux hydrauliques comprenant une capacité de plus de cinquante mètres cubes d'eau par jour;
 - t. tout aménagement résidentiel important en dehors des régions constituées en corporation;
 - u. toutes entreprises, toutes activités, tous projets, toutes structures, tous travaux ou tous programmes touchant tout aspect unique ou rare de l'environnement ou dont la survie est en danger;
 - v. toutes entreprises, toutes activités, tous projets, toutes structures, tous travaux ou tous programmes touchant deux hectares au moins de marais, de marécages ou autres bas-fonds;
 - w. tous équipements de traitement de matériels radioactifs.

GUIDE D'ENREGISTREMENT

Conformément au paragraphe 5(2) du Règlement sur les études d'impact sur l'environnement établi en vertu de la *Loi sur l'assainissement de l'environnement*, le guide décrit la nature des renseignements requis pour enregistrer un projet et l'ordre dans lequel ils doivent apparaître. Le promoteur doit suivre le format du guide pour fournir tous les renseignements requis. Il faut, dans la mesure du possible, fournir des descriptions exactes et détaillées de l'emplacement du projet, des activités et des effets possibles. Il faut fournir des indications cartographiques précises du lieu, des ouvrages et des caractéristiques physiques, à l'aide de diagrammes à une échelle adéquate.

NOM DE L'OUVRAGE PROJETÉ :

PROMOTEUR :

- i. Nom du promoteur :
- ii. Adresse :
- iii. Chef de la direction :

Nom :
Titre officiel :
N° de téléphone :

- iv. Personne-ressource principale aux fins de l'étude d'impact sur l'environnement :

OUVRAGE

- i. Nature de l'ouvrage :
- ii. Objectif, principes et nécessité de l'ouvrage :

DESCRIPTION DE L'OUVRAGE

Aux questions i, ii, iii et iv ci-dessous, le promoteur donne tous les renseignements relatifs au site choisi pour l'ouvrage, à la conception de celui-ci, etc. Il donne en outre des renseignements supplémentaires sur toute solution de rechange qui est envisagée ou qui a été envisagée puis rejetée, mais qui peut toujours être considérée comme viable. Un bref aperçu des raisons qui ont motivé le rejet de ces solutions doit être inclus.

i. Lieu géographique :

- Description écrite du site proposé, y compris ses limites, si possible.
- Joindre une carte à grande échelle (de préférence 1:12 500, 1:50 000 acceptable) originale ou des photos aériennes récentes permettant de situer avec précision le lieu choisi par rapport aux localités avoisinantes et aux voies de transport, et illustrant la route d'accès proposée. L'édition appropriée du National Topographic Survey devrait être accolée à la (aux) carte(s).

ii. Caractéristiques physiques :

- Mentionner les principales caractéristiques physiques de l'ouvrage, par exemple gros édifices, autres structures importantes, routes, pipelines, lignes de transmission, installations de transport maritime, etc.;
- Indiquer la zone touchée par l'ouvrage, p. ex. description de l'environnement local, y compris la topographie, l'utilisation des terres adjacentes, les cours d'eau;
- Joindre un croquis illustrant les installations une fois terminées, si disponible.

iii. Travaux de construction (s'il y a lieu) :

- Méthodes de construction.
- Indiquer la durée totale approximative des travaux de construction (si les travaux doivent se faire par étape, énumérer les étapes et indiquer la durée approximative de chacune).
- Indiquer la date prévue de la première activité de construction réelle sur le site.
- Mentionner toutes sources potentielles de

pollution pendant les travaux, y compris les émanations gazeuses, les déversements liquides et les déchets solides.

iv. Exploitation :

- Décrire de quel type d'exploitation il s'agit.
- Indiquer la période prévue d'exploitation.
- Mentionner toute source potentielle de pollution pendant la période d'exploitation, y compris les émanations gazeuses, les déversements liquides et les déchets solides.

v. Documents relatifs à l'ouvrage :

- Fournir une bibliographie de tous les documents relatifs au projet déjà rédigé par ou pour le promoteur.
- Fournir un exemplaire de tout rapport sur des travaux de nature environnementale déjà effectués par ou pour le promoteur.

ANNEXE M

PROGRAMME DE PERMIS EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LA MODIFICATION DES COURS D'EAU

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES GOUVERNEMENTS LOCAUX

QUAND OBTENIR UN PERMIS :

Un permis de modification d'un cours d'eau est exigé pour les activités suivantes :

- Construction d'ouvrages sur ou dans le cours d'eau, tels que murs de soutènement, brise-lames, ponts, ponceaux ou quais.
- Installation ou modification d'un barrage ou autre ouvrage de régularisation du niveau d'eau, ou installation ou modification du passage d'un pipeline.
- Travaux de réparation d'un ouvrage existant sur un cours d'eau ou près d'un cours d'eau qui modifient la dimension, la forme, les matériaux ou l'alignement de l'ouvrage, ou qui comportent des travaux de construction ou d'excavation. Ces activités comprennent la construction ou l'entretien d'un fossé de drainage ou d'une chaussée à moins de 30 mètres d'un cours d'eau.
- Conduite ou exploitation d'une machinerie sur le lit d'un cours d'eau, ou exploitation de machinerie lourde à moins de 30 mètres de ses rives.
- Perturbation du sol à moins de 30 mètres des rives d'un cours d'eau.
- Enlèvement de la végétation de la rive ou du lit d'un cours d'eau, ou récolte des arbres à moins de 30 mètres de ses rives.
- Dépôt ou enlèvement de tout matériau tel que remblai, sable, boue, gravier, roches, débris, etc. d'un cours d'eau ou du terrain situé à moins de 30 mètres d'un cours d'eau.
- Drainage, pompage ou autre type d'extraction d'eau d'un cours d'eau.
- Création ou modification d'un étang relié à un cours d'eau, ou situé à moins de 30 mètres d'un cours d'eau.

TYPES DE PERMIS

Le ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux délivre deux types de permis de modification d'un cours d'eau : le « permis ordinaire » et le « permis provisoire ». Le permis ordinaire s'applique aux projets qui sont d'une envergure suffisante pour comprendre des travaux de conception ou d'étude par un ingénieur. Ces projets peuvent inclure par exemple les ponts, les barrages ou l'installation de gros ponceaux. Le permis provisoire s'applique aux projets de moins grande envergure tels que l'aménagement paysager ou l'enlèvement de la végétation.

COMMENT PRÉSENTER UNE DEMANDE DE PERMIS :

Lorsqu'on demande un permis, il faut décrire le projet. La description devrait inclure le plan et l'emplacement du projet, et indiquer comment les travaux seront entrepris. Le personnel du Ministère examinera l'information et indiquera au requérant la façon la plus appropriée d'exécuter les travaux pour limiter au minimum les effets sur le cours d'eau.

On peut se procurer des formulaires de demande de permis à tous les bureaux du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux, et à tous les centres de Services Nouveau-Brunswick. Le personnel du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux est disponible pour fournir des conseils sur la façon de remplir le formulaire de demande. Dans la plupart des cas, il faudra annexer à la demande une carte de la région et un croquis du plan des travaux proposés.

QUAND LE PERMIS SERA-T-IL DÉLIVRÉ :

Même si un petit projet sera approuvé assez rapidement, ceux de plus grande envergure peuvent exiger jusqu'à deux mois. Certains projets de plus grande envergure exigent une consultation auprès de différents ministères comme le ministère des Pêches et des Océans ou le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie du Nouveau-Brunswick.

COMMENT LE RÈGLEMENT EST-IL APPLIQUÉ :

Le ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux effectue des inspections périodiques des sites des travaux de modification d'un cours d'eau pour s'assurer que seuls les travaux décrits dans le permis de modification d'un cours d'eau sont effectués selon les conditions précisées.

Si les conditions du permis ne sont pas respectées ou si les travaux sont effectués sans permis, le ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux peut rendre une ordonnance d'arrêt des travaux ou une ordonnance d'enlèvement ou de réparation des travaux effectués.

Enfin, des procédures judiciaires peuvent être entamées contre quiconque enfreint la Loi, le Règlement ou les ordonnances ministérielles. Une personne déclarée coupable d'une infraction au Règlement est passible d'une amende maximale de 50 000 \$, et les sociétés, d'une amende maximale de 1 000 000 \$.

ANNEXE N

REGROUPEMENT DES RECOMMANDATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES VÉHICULES TOUT-TERRAIN

Sécurité publique

1. Tous les véhicules tout-terrain sont considérés comme des véhicules motorisés et dans la même catégorie que les motocyclettes et les véhicules à moteur.
2. Afin que les véhicules tout-terrain soient utilisés de façon responsable, toute personne conduisant un véhicule tout-terrain doit posséder un permis de conduire.
3. Nul ne doit recevoir un permis de conduire un véhicule tout-terrain à moins d'avoir suivi un programme de démonstration des compétences, de formation en sécurité des véhicules, réussi à un examen des aptitudes et des compétences et autrement respecté les modalités établies par le registraire.
4. Nulle personne âgée de moins de seize (16) ans ne doit conduire un véhicule hors route au Nouveau-Brunswick, à n'importe quel moment ou dans n'importe quelles circonstances.
5. Il est interdit de conduire un véhicule tout-terrain, à moins que ce véhicule soit couvert par une assurance responsabilité civile et contre les dommages matériels. Une preuve d'assurance est exigée pour l'immatriculation d'un véhicule tout-terrain.
6. Nulle personne ne doit conduire un véhicule tout-terrain à moins que ce véhicule soit immatriculé, et que les plaques d'immatriculation soient bien fixées au véhicule.
7. Les plaques d'immatriculation des véhicules tout-terrain doivent être affichées de façon évidente sur l'avant et l'arrière du véhicule et des collants de grandeur semblable doivent être affichés des deux côtés de la partie avant des motoneiges.
8. Les plaques d'immatriculation et les collants doivent être semblables aux plaques d'immatriculation utilisées sur tous les autres véhicules à moteur, mais la dimension des plaques doit être augmentée.
9. Les plaques d'immatriculation doivent être propres, non pliées et non modifiées et en bon état lorsqu'un véhicule tout-terrain est conduit.
10. Ne peut être transporté sur un véhicule tout-terrain en mouvement plus d'un passager ou d'un occupant dans la province du Nouveau-Brunswick à moins :
 - a) que le véhicule soit conçu et équipé par le fabricant pour transporter plus d'une personne;
 - b) que la personne autre que le conducteur soit assise sur un siège fixé au véhicule et conçu pour transporter un passager (règlement de Terre-Neuve).
11. Nul ne doit conduire un véhicule tout-terrain à moins que ce véhicule soit muni de phares et de feux arrière adéquats.
12. Les silencieux et les pare-étincelles doivent être obligatoires sur tous les véhicules motorisés utilisés hors route.
13. Tous les véhicules motorisés utilisés hors route doivent être munis de dispositifs antipollution atmosphérique qui répondent aux normes établies pour les automobiles.
14. Il faut établir un comité de sécurité des véhicules tout-terrain qui serait chargé d'élaborer, de revoir et de mettre en œuvre des programmes de formation et de sécurité susceptibles de réduire les accidents et les mortalités.

Législation

1. Il faut présenter des lois distinctes sur les véhicules hors route, les motoneiges et Sentier Nouveau-Brunswick.
2. Il faut imposer des pénalités obligatoires sévères pour les infractions graves comme le défaut d'arrêter, la conduite dangereuse, le transport de mineurs qui ne portent pas de casque, les limites de vitesse, les pénalités administratives établissant le lien entre les violations commises par la conduite d'un véhicule tout-terrain et les dispositions de la *Loi sur les véhicules à moteur* concernant la conduite en état d'ébriété.
3. Des pénalités sévères devraient être imposées pour la conduite d'un véhicule tout-terrain dans une zone interdite et pour les infractions à la législation sur les espèces menacées

d'extinction. Les pénalités devraient comprendre des amendes importantes, la perte du permis de conduire et la saisie du véhicule.

4. Il faut envisager d'imposer des pénalités sévères à tout conducteur qui utilise un véhicule tout-terrain pour molester ou chasser le gibier afin de protéger l'habitat de toutes les espèces.
5. Les dispositions concernant les actes d'intrusion sur les terres côtières devraient être resserrées afin de protéger les plages, les dunes, les marais côtiers et les plate-formes rocheuses.
6. Une infraction commise pendant la conduite d'un véhicule tout-terrain doit être considérée comme une infraction à la *Loi sur les véhicules à moteur* et comporter des pénalités adéquates.
7. Toute personne déclarée coupable de possession de drogue ou d'alcool ou de conduite en état d'ébriété ou sous l'influence des drogues (illicites ou prescrites), devrait voir son permis de conduire d'un véhicule tout-terrain suspendu tout comme si elle était déclarée coupable d'une même infraction pendant la conduite de son véhicule à moteur.
8. Différentes dispositions de peine supplémentaire doivent être adoptées dans la *Loi sur les véhicules tout-terrain* ou la *Loi sur les actes d'intrusion* comme suit : En imposant une pénalité à une personne déclarée coupable d'une infraction à la *Loi sur les véhicules tout-terrain* ou à la *Loi sur les actes d'intrusion* ou aux règlements, un juge peut, après avoir tenu compte de la nature de l'infraction et des circonstances entourant l'infraction, en plus de toute autre pénalité qui peut être imposée, rendre une ordonnance enjoignant la personne d'exécuter une ou plusieurs des mesures suivantes :
 - a) s'abstenir de faire quoi que ce soit qui pourrait mener à la poursuite ou à la répétition de l'infraction,
 - b) prendre une mesure que le juge considère comme appropriée pour réparer le tort causé à une espèce de poisson, de la faune ou de la flore, ou à son habitat, qui a résulté ou qui peut résulter de l'acte ou de l'omission qui constitue l'infraction,
 - c) rendre un service communautaire,

- d) verser une somme pour promouvoir la gestion et le contrôle adéquats ou la conservation et la protection du poisson, de la faune, de la flore ou de son habitat,
- e) déposer une caution ou verser de l'argent à la cour selon une somme qui assurera la conformité à une ordonnance rendue en vertu de cette partie, ou
- f) se conformer à toute autre directive ou condition considérée comme appropriée par le juge dans les circonstances.

Lorsqu'un juge rend, en vertu du paragraphe (1)(d), une ordonnance enjoignant une personne de verser une somme d'argent, cette somme doit être déposée au crédit du Fonds environnemental (ou du Fonds en fiducie pour la faune).

9. Il faut modifier la *Loi sur les actes d'intrusion* et définir le terme « route » et « intérêt » pour s'assurer que les agents d'application de la loi et le public comprennent que la circulation des véhicules est en fait permise par la loi.
10. Il faut modifier la *Loi sur les véhicules tout-terrain* et la nommer *Loi sur les véhicules hors route* et remplacer toutes les références à « véhicule tout-terrain » par « véhicule hors route ».
11. Il faut ajouter une nouvelle définition d'un « véhicule tout-terrain » :

« véhicule tout-terrain – désigne un véhicule motorisé dont le poids net est de 650 livres ou moins, et dont la largeur est de 48 pouces ou moins, qui est muni d'un siège conçu pour être enfourché par le conducteur et qui est conçu pour circuler sur trois pneus ou plus à basse pression. Un pneu à basse pression est un pneu d'une largeur minimum de six pouces, conçu pour être monté sur une jante d'un diamètre maximum de douze pouces et pour une pression d'exploitation ne devant pas dépasser six livres par pouce carré selon la recommandation du fabricant ».
12. Il faut modifier les articles, paragraphes et alinéas 3(1) (c), 3(2) (b), 3(7), 24(1)(d), 25(1)(b)(iv), 31.1 et 35(b) de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* en ajoutant après le mot « motoneige » les mots « véhicule tout-terrain ».

13. Il faut modifier les paragraphes 3(4) et 3(5) en ajoutant après le mot « motoneige » les mots « véhicule tout-terrain ».
14. Il faut modifier l'article 17 de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* comme suit : ajouter une virgule après chaussée à la troisième ligne et supprimer les mots « et une personne de quatorze ans ou plus peut en conduisant un véhicule tout-terrain traverser une chaussée qui ne soit pas une route de grande communication ou une route collectrice ».
15. Il faut modifier l'article 18(1) de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* en supprimant les mots « de seize ans ou plus » et en les remplaçant par « de seize ans ou plus et possédant un permis de conduire valide ».
16. Il faut modifier la *Loi sur les véhicules tout-terrain* en supprimant l'article 19.
17. Il faut modifier la *Loi sur les véhicules tout-terrain* en supprimant l'article 19.1.
18. Il faut modifier le paragraphe 24(1) de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* en ajoutant un nouveau paragraphe (e) qui se lit comme suit : « (e) produire une preuve de l'autorisation écrite de conduire un véhicule tout-terrain sur le bien-fonds public ou privé ».
19. Il faut modifier l'article 16 pour permettre aux véhicules tout-terrain de circuler plus près de la chaussée, mais ce droit se limite à la propriété de quelqu'un. Cela permet de nettoyer les entrées de cour après les tempêtes de neige puisque de nombreuses personnes utilisent leurs quatre roues pour déneiger. Certaines personnes utilisent aussi ces véhicules pour tondre leur gazon.
20. Il faut modifier la *Loi sur les véhicules tout-terrain* en supprimant le paragraphe 17(b). Il est probablement plus dangereux de permettre aux passagers de traverser à pied que de leur permettre de traverser en conduisant le véhicule. Pour les plus jeunes, les plus âgés ou les personnes ayant des handicaps, il peut s'avérer difficile de descendre du véhicule et de traverser à pied. Si on choisissait de supprimer cette partie de la Loi, ceux qui pensent qu'il est plus sécuritaire de traverser à pied pourraient encore le faire.
21. La recommandation 8(f) du Rapport du Groupe de travail sur le vol de bois : modifier la *Loi sur les véhicules tout-terrain* pour y édicter que le fait d'utiliser un véhicule tout-terrain sur des terres privées sans l'autorisation du propriétaire constitue une infraction.
22. Nulle personne âgée de seize (16) ans ou plus ne doit conduire un véhicule hors route dans la province à moins de répondre à une des conditions suivantes :
 - a) la personne conduit le véhicule dans le cadre d'un programme de formation, d'éducation et d'aptitudes en sécurité des véhicules et est sous la surveillance directe d'un instructeur certifié de conduite des véhicules hors route;
 - b) la personne est titulaire d'un permis de conduire valide et durable délivré par la province en vertu de la *Loi sur les véhicules à moteur*, ou en vertu de l'autorisation d'une autre province ou d'un État américain; pourvu toutefois qu'un permis de conduire délivré sur l'autorisation d'une autre province ou d'un État américain soit uniquement valide dans la province si le registraire des véhicules à moteur a attesté déjà que les exigences relatives au permis de ladite province ou de l'État sont substantiellement comparables à celles du Nouveau-Brunswick.
23. Chaque véhicule hors route conduit au Nouveau-Brunswick doit être muni d'un silencieux qui confond de façon efficace le bruit de l'échappement et le bruit du moteur de façon à exclure tout bruit excessif à un niveau de 82 décibels ou moins sur l'échelle « A » à 50 pieds selon les modalités d'essai établies par l'autorité de réglementation.
24. Un propriétaire d'un véhicule hors route, une personne qui fournit ou donne un véhicule hors route à une personne et un parent ou un tuteur responsable d'un mineur âgé de moins de dix-neuf (19) ans sont conjointement et individuellement responsables, avec le conducteur, de tout dommage causé à la suite de la conduite du véhicule ou par cette personne mineure lors de la conduite d'un véhicule hors route.
25. Si un conducteur habite avec le propriétaire, est membre de sa famille ou est embauché par

celui-ci, le propriétaire est réputé avoir autorisé le conducteur à conduire le véhicule hors route.

26. Si une personne subit une perte ou des dommages à la suite de l'utilisation ou de la conduite d'un véhicule tout-terrain, c'est le propriétaire ou le conducteur qui a le fardeau de prouver que la perte ou les dommages ne sont pas survenus entièrement ou uniquement en raison de la négligence ou de la mauvaise conduite du conducteur.
27. Toute personne qui possède un véhicule hors route est coupable d'avoir illégalement permis la conduite d'un véhicule hors route si ce véhicule est conduit par une autre personne en contravention à un article de la présente Loi. Une personne est coupable d'avoir permis illégalement la conduite d'un véhicule tout-terrain si elle est le parent ou le tuteur responsable d'un mineur âgé de moins de dix-neuf (19) ans qui conduit un véhicule hors route en violation de la présente loi.
28. Un conducteur d'un véhicule hors route doit immédiatement, après qu'un agent d'application de la loi lui a signalé ou demandé de s'arrêter, arrêter le véhicule et ne pas avancer avant que l'agent de l'application de la loi lui dise d'avancer.
29. Commet une infraction tout conducteur à qui un agent d'application de la loi signale ou demande d'arrêter son véhicule, qui omet d'arrêter et continue intentionnellement d'éviter un agent d'application de la loi qui est reconnaissable en tant que tel.
30. Lorsqu'il est présumé qu'une infraction a été commise relativement à la conduite d'un véhicule hors route, le propriétaire du véhicule doit à la demande du registraire ou d'un agent de la paix fournir dans les vingt-quatre heures le nom et l'adresse de la personne conduisant ce véhicule au moment de l'infraction alléguée, et à défaut d'obtempérer à cette demande, il est coupable d'une infraction à moins qu'il établisse que le véhicule hors route était conduit sans sa connaissance ou son consentement par une personne dont il ignorait l'identité.
31. Un agent de la paix peut immédiatement saisir un véhicule hors route conduit en violation de

cette Loi. Le véhicule saisi doit être entreposé par l'organisme d'application de la loi pertinent en attendant que le propriétaire soit identifié et reçoive un avis de cette saisie. L'organisme d'application de la loi n'est pas responsable des dommages causés par la suite de la présentation d'un nom ou d'une adresse erroné d'un tel propriétaire. Le propriétaire du « véhicule hors route » utilisé en contravention à cette Loi peut reprendre ce véhicule en présentant une preuve satisfaisante de propriété et en payant les frais prescrits.

(Nota : Les frais de reprise comprennent tous les coûts engagés pour l'application de la loi en vue de l'enlèvement des machines des conducteurs des régions éloignées.)

(Nota : Lorsqu'on a eu recours à cette méthode pour se protéger contre les dommages causés par l'utilisation illégale accrue des véhicules tout-terrain, la saisie et la perception des frais de reprise ont servi de facteur dissuasif d'une telle utilisation.)

32. Une organisation commerciale, y compris mais non exclusivement une personne, un concessionnaire, une société, une association non constituée, une entreprise individuelle, une société de personnes, une coentreprise, une société par actions à responsabilité illimitée ou autre entité, de quelque genre que ce soit, qui vend ou offre en vente un « véhicule hors route » à une personne, dans la province du Nouveau-Brunswick, contre une rémunération, doit divulguer par écrit les restrictions énoncées dans les articles – et - en affichant de façon bien visible un énoncé de ces restrictions à chaque point de vente (en majuscules d'une hauteur d'au moins cinq centimètres sur un fond contrastant). L'acheteur doit recevoir une copie écrite de cet énoncé de la part du vendeur à la conclusion de l'achat du véhicule. Cet énoncé doit se lire comme suit :

II EST ILLÉGAL DE CONDUIRE UN VÉHICULE HORS ROUTE SUR UN BIEN-FONDS PUBLIC OU PRIVÉ AU NOUVEAU-BRUNSWICK. IL FAUT OBTENIR LE CONSENTEMENT ÉCRIT DU PROPRIÉTAIRE FONCIER.

Nota : Cet avis doit inclure les restrictions supplémentaires qui devraient être fournies à l'acheteur dans un langage très simple et très compréhensible.

RÉSEAU DE SENTIERS

1. La Fédération des véhicules tout-terrain doit établir une politique uniforme concernant le protocole et la méthode relative à la planification des sentiers, aux activités d'aménagement et d'entretien en particulier en ce qui concerne : les bassins hydrographiques de surface désignés et l'approvisionnement en eau potable des champs de captage, les études d'impact sur l'environnement, les permis de modification d'un cours d'eau, l'étude et la planification des terres de la Couronne pour les ouvrages et l'obligation de tous les groupes d'utilisateurs de VTT d'utiliser ces outils dans leurs opérations locales. Ces mesures assureront que les habitats environnementalement sensibles sont évités et que des permis sont obtenus pour traverser les cours d'eau à des endroits désignés.
2. Les sentiers doivent être approuvés de façon conforme en ce qui a trait à la sécurité, à la responsabilité, à l'environnement, aux ressources piscicoles et fauniques, aux propriétaires fonciers adjacents, à l'impact sur l'accès du grand public, aux réclamations et aux engagements actuels et aux effets possibles sur l'utilisation des terres de la Couronne.
3. La Fédération des véhicules tout-terrain et tous les clubs locaux ou groupes affiliés doivent établir une politique qui consiste à soumettre des plans d'aménagement des réseaux de sentiers et d'infrastructure connexe au ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux et aux Commissions de district d'aménagement pour étude aux premières étapes ou lors de l'élaboration du concept pour s'assurer que le meilleur itinéraire est utilisé et toutes les exigences réglementaires formelles nécessaires pour l'ouvrage sont respectées.
4. Il faut dresser un plan d'action sur l'utilisation des terres par les véhicules tout-terrain sur les terres de la Couronne qui explique précisément :
 - a) **Quand la circulation des véhicules tout-terrain est permise (saison de l'année)**
 - b) **Quand la circulation des véhicules tout-terrain est permise (régions désignées).**
5. Il faut établir un seul réseau de sentiers dans la province qui est construit de façon à ce que tous les utilisateurs puissent jouir d'un environnement convivial et sécuritaire.
6. Il faut songer au concept des sentiers partagés pour les véhicules tout-terrain, les motoneiges et autres véhicules hors route. Cette mesure atténuerait la pression exercée sur les terres de la Couronne et les terres franches qui sont limitées. Un seul réseau de sentiers pour tous les véhicules motorisés à des fins de loisirs réduirait l'impact environnemental et faciliterait l'application de la loi. Il serait peut-être plus acceptable pour les propriétaires fonciers d'avoir un sentier plutôt que deux.
7. Il faut continuer de réserver Sentier NB Trail pour les loisirs non motorisés surtout près des zones peuplées.
8. Nul ne doit conduire un véhicule hors route, sur des terres qui n'appartiennent pas au conducteur ou au propriétaire du véhicule ou sur un sentier ou un chemin non routier qui est limité à la circulation des piétons ou des animaux. Une personne est coupable de conduite illégale d'un véhicule sur un sentier si elle conduit un véhicule hors route sur un sentier pédestre, de randonnée, de cyclisme, de raquette, de ski de fond ou une piste d'équitation, y compris mais non exclusivement Sentier NB Trail et le Sentier transcanadien.
9. Il faut étudier sérieusement la possibilité de limiter l'utilisation des véhicules tout-terrain aux « routes ou sentiers désignés approuvés » et désignés pour les loisirs motorisés sur les terres de la Couronne et les terres privées. Il faut inclure les facteurs suivants dans le processus d'approbation : évaluation environnementale approfondie, sécurité, responsabilité, nuisance et autres restrictions juridiques. Certaines exceptions s'appliqueraient.
10. Les sentiers doivent être situés sur des chemins reconnus et approuvés, sur lesquels sont installés des enseignes et il faut faire la promotion du réseau de sentiers sur ces chemins dans le cadre d'une campagne de sensibilisation pour réduire les risques d'accident.
11. Les sentiers doivent être situés sur les accès où ils peuvent être partagés avec d'autres activités

motorisées et non motorisées, pourvu que les deux activités puissent être exercées de façon respectueuse.

12. Il est recommandé que le ministère des Transports permette et reconnaisse la conduite des VTT comme une activité motorisée sur ses routes non désignées et secondaires.
13. Il est recommandé que le ministère des Transports permette et reconnaisse les VTT comme une activité motorisée sur les routes relevant des municipalités. L'accès à ces routes doit être étudié et approuvé par les municipalités.
14. Il est recommandé que SNBT reconnaisse et approuve l'utilisation des VTT dans les régions où le commanditaire du sentier local est en faveur d'un accès contrôlé pour les VTT sur son réseau de sentiers local.
15. Il est recommandé que le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie enlève et remette à la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick et à la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick toute partie de l'assiette des rails relevant actuellement des parcs qui était destinée aux activités de randonnée et de vélo de montagne de SNBT. Les assiettes des rails n'ont pas encore généré de revenus et sont utilisées rarement ou pas utilisées du tout par les piétons et les cyclistes lorsqu'elles sont situées dans des zones éloignées. Il faut tenir compte des parties actuelles de SNBT comme suit :
 1. Assiette des rails entre Kedgwick et Saint-Quentin
 2. Réseau de sentiers situé sur les terres de la Couronne entre Saint-Quentin et Plaster Rock
 3. Assiette des rails entre Plaster Rock et Perth-Andover
 4. Assiette des rails entre Woodstock - Millville - Keswick
 5. Assiette des rails entre les limites de la ville de Fredericton et les limites de la ville de Grand Bay
 6. Parties de l'assiette des rails entre Alma et Riverview

7. Assiette des rails entre Memramcook et Cap Tormentine

8. Assiette des rails entre Caraquet et Bathurst

9. Assiette des rails entre Miramichi et Marysville

et il faut permettre nos activités sur les autres parties de l'assiette des rails acquises par le ministère des Ressources naturelles qui ne sont pas actuellement aménagées pour un réseau de sentiers par SNBT comme les lignes de Havelock, Bouctouche et Bathurst. L'utilisation à des fins récréatives doit être reconnue et encouragée dans le cadre des cinq activités principales de SNBT, plus l'utilisation des VTT. L'utilisation des assiettes des rails relèvera de la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick et de la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick et les deux groupes géreront le sentier selon l'entente qu'ils ont conclue en 1999.

16. Les enseignes de présignalisation de passage du sentier et de passage du sentier devraient clairement indiquer où les passages ont lieu.
17. Il faut interdire l'établissement d'un réseau de sentiers de véhicules tout-terrain sur les servitudes de Maritimes & Northeast Pipeline.
18. Il faut interdire l'activité des véhicules hors route sur les propriétés privées où le conducteur (le propriétaire) du véhicule tout-terrain ou la Fédération des véhicules tout-terrain n'a pas obtenu l'autorisation écrite expresse du propriétaire de circuler. Il peut y avoir une présomption de réfutation que le conducteur d'un « véhicule hors route » sur un bien-fonds privé au Nouveau-Brunswick ne détient pas le consentement nécessaire pour conduire ce véhicule s'il ne peut pas produire le consentement écrit du propriétaire foncier. Le conducteur doit porter ce consentement pendant qu'il conduit ce véhicule.
19. Nul ne doit conduire un véhicule hors route sur les terres qui n'appartiennent pas au propriétaire du véhicule, dans une zone ou de façon à exposer le sol sous-jacent ou à créer une condition propice à l'érosion, ou à endommager, à détruire ou à blesser des arbres, des cultures ou d'autres formes de végétation.
20. Nul ne doit conduire un « véhicule hors route » sur les biens-fonds publics de la province du

Nouveau-Brunswick à moins que ces biens-fonds soient désignés spécifiquement pour une telle utilisation indiquée par des panneaux installés ou un sentier d'un véhicule tout-terrain approuvé par le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie.

21. Nul ne doit conduire un véhicule hors route, autre qu'une motoneige, sur les biens-fonds qui sont désignés comme des pistes de motoneige et qui sont gérés et subventionnés en partie ou en totalité par la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick inc., à moins que cette utilisation ait été autorisée par la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick inc. ou que l'utilisation soit nécessaire en raison d'une urgence qui compromet la sécurité des personnes ou des biens-fonds.
22. Nul ne doit conduire un véhicule hors route à l'intérieur de 100 mètres d'une habitation (sauf son habitation), d'un hôpital, d'un foyer de soins, d'un foyer de convalescence ou d'une église.
23. Il faut s'assurer que des cartes exactes des réseaux de sentiers sont établies.

QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES

1. La sécurité du public et du conducteur et la protection de l'environnement doivent être les principes prédominants de l'utilisation des véhicules tout-terrain et de l'aménagement de sentiers pour véhicules tout-terrain dans la province (cette recommandation devrait-elle être incluse dans le préambule des recommandations au lieu d'être présentée comme une seule et unique recommandation?).
2. Il faut reconnaître l'incompatibilité fondamentale de l'utilisation à des fins récréatives du véhicule tout-terrain avec les loisirs de plein air d'autrui et l'intégrité de l'environnement, particulièrement les cours d'eau et les terres humides.
3. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick doit entreprendre une étude exhaustive des retombées économiques et environnementales de l'utilisation des véhicules tout-terrain sur la faune, les populations de poissons et les zones naturelles et les avantages que l'élargissement de l'utilisation des véhicules hors route peut

représenter pour les activités reliées à la nature comme celles étudiées en 1996.

4. Il faut obliger la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick à prouver qu'elle a fait un effort pour s'assurer que ses sentiers établis et le comportement des utilisateurs de véhicules tout-terrain auront le moins d'effets possible sur la faune, y compris les espèces rares, les espèces menacées d'extinction et les espèces en danger.
5. Les pistes pour véhicules tout-terrain doivent être établies uniquement après une étude d'impact sur l'environnement, et après un examen exhaustif par le public.
6. Vu l'infime partie du Nouveau-Brunswick qui est déjà réservée à des parcs et autres zones protégées légalement (1,4 %), et la petite quantité dont l'ajout est proposé bientôt (2 % autre), il vaudrait mieux, pour la protection des écosystèmes dans les zones protégées, interdire l'accès aux véhicules tout-terrain. Si le gouvernement décide que les véhicules tout-terrain seront permis dans les zones protégées, ceux-ci devraient être limités strictement à certains sentiers existants.
7. Les véhicules motorisés devraient être exclus des zones de végétation fragile, rare, ou disparaissante, des zones où l'érosion ou autres dommages aux ressources ou au sol se produiront à la suite de leur utilisation; les sanctuaires fauniques et les zones sensibles; les zones de caractéristiques naturelles fragiles ou d'intérêt scientifique et les zones où la vitesse aurait des effets néfastes sur les autres utilisateurs.
8. Zones interdites – Nul ne doit conduire un véhicule tout-terrain sur :
 - a) Une tourbière
 - b) Un marais
 - c) Un marais salant ou un marais d'eau douce
 - d) Une dune de sable
 - e) Une plage (sauf à des fins commerciales)
 - f) La zone intertidale (sauf à des fins commerciales)
 - g) Le lit d'une rivière ou d'un cours d'eau

- h) À l'intérieur de 30 mètres d'une rivière ou d'un cours d'eau
- i) À l'intérieur de 30 mètres de la laisse des hautes eaux le long de la rive tidale
9. L'aménagement de nouvelles pistes et l'accès aux terrains dans les bassins hydrographiques désignés sont interdits.
10. L'aménagement de nouvelles pistes et l'accès aux terrains dans les secteurs protégés des champs de captage désignés sont interdits.
11. L'aménagement de nouvelles pistes et l'accès aux terrains contenant des zones environnementalement importantes sont interdits.
12. Les VTT et les autres véhicules motorisés (sauf pour des urgences) ne peuvent pas traverser à « gué » les cours d'eau.
13. L'accès peut être accordé sur les pistes et les chaussées actuelles approuvées dans les bassins hydrographiques désignés.
14. Si des zones ou des routes ne sont pas jugés non convenables pour l'utilisation des véhicules en raison de l'impact sur l'environnement ou pour des raisons d'interférence avec les autres utilisateurs, deux autres tests peuvent être effectués :
- (i) **Les limites de la route sont-elles autoapplicables? (Les zones et les routes à partir desquelles il serait difficile pour les conducteurs irresponsables de véhicules de s'éloigner sont préférables)**
- (ii) **La zone ou la route d'utilisation des véhicules convient-elle à la zone globale? (Une utilisation limitée peut être permise dans les zones - bon nombre de routes utilisées par les véhicules peuvent ne pas être convenables) Plusieurs routes étroitement parallèles ne devraient pas être permises.**
15. Il faut élaborer des lignes directrices pour les cas où il faut utiliser un véhicule afin de récupérer des engins de pêche ou à des fins de collection (p. ex. les véhicules circuleront près du bord de l'eau à une faible vitesse et respecteront toute enseigne ou clôture symbolique installée pour délimiter les zones de nidification du pluvier siffleur).
16. La définition de « marais d'eau douce » et de « marais d'eau salée » aux termes de la *Loi sur les actes d'intrusion* devrait être reformulée et regroupée sous une seule définition comme suit :
- « terres humides » désigne les terres qui font la transition entre les systèmes aquatiques et terrestres où la nappe d'eau est à la surface ou près de la surface où la terre est recouverte d'eau salée ou d'eau douce peu profonde à un certain moment pendant la saison de croissance. Les terres humides sont également caractérisées par des sols mal drainés et en particulier par une végétation résistante à l'eau ou hydrophyte.
17. On doit étudier sérieusement la possibilité de limiter l'utilisation des véhicules tout-terrain pour toutes les activités de pêche et de récolte.
18. Il est recommandé que la Fédération des véhicules tout-terrain participe au Groupe de travail sur le pluvier siffleur.
19. Il faut appuyer les projets communautaires locaux qui réduisent proactivement l'incidence de la circulation des véhicules en installant des obstacles physiques et des points d'accès aux plages et en fournissant des stationnements publics et des trottoirs qui permettent l'accès aux zones côtières de façon environnementalement durable.
20. Il faut interdire la publicité commerciale décrivant l'utilisation illégale des véhicules tout-terrain comme par exemple la conduite dans les cours d'eau et dans les terres humides.

FINANCEMENT

1. Le gouvernement doit étudier la possibilité de créer un partenariat avec l'industrie du véhicule tout-terrain pour évaluer l'impact des véhicules tout-terrain sur la province (économique, santé et environnemental).
2. Il faut s'assurer que suffisamment de nouvelles ressources sont fournies à la GRC pour lui permettre : 1) de mettre en œuvre toute recommandation découlant du Groupe de travail qui touche la prestation du service et 2) fournir un niveau adéquat d'application de la loi sur les sentiers pour assurer la sécurité du public à longueur d'année.
3. Il faut mettre à la disposition du ministère des

Ressources naturelles et de l'Énergie des fonds suffisants à l'aide des frais d'immatriculation des véhicules tout-terrain pour payer le coût de l'application de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* afin de protéger les ressources environnementalement sensibles et naturelles et d'assurer l'application de la loi sur Sentier Nouveau-Brunswick. Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a besoin de 12 autres postes équivalents à temps plein pour atteindre un niveau d'application de la loi adéquat.

4. Un système de financement utilisateur-payeur doit être élaboré pour appuyer la Fédération des véhicules tout-terrain. Un système de laisser-passer pour les sentiers semblables au système des motoneiges pourrait être établi. L'existence d'un organisme pourrait avoir des avantages pour le ministère des Ressources naturelles et les propriétaires fonciers privés. Le financement aiderait la Fédération à aménager des sentiers, à entretenir les sentiers et à offrir des activités de sensibilisation.
5. Les frais d'immatriculation des trois et quatre roues doivent être augmentés de 10 \$ à 26 \$, à compter de décembre 2001. Les fonds supplémentaires seront remis à la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick pour payer les coûts opérationnels et d'aménagement des pistes.
6. Il faut accroître les droits d'immatriculation des véhicules tout-terrain à un niveau qui fournira des fonds pour :
 - a) Les programmes d'application de la loi
 - b) Les programmes de sécurité publique (éducation, sensibilisation et formation)
 - c) La construction de pistes et l'entretien de l'infrastructure
 - d) La réparation des dommages environnementaux
 - e) La durabilité de la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick
7. Pour l'utilisation de tous les véhicules motorisés utilisés hors route, il faudrait exiger un montant suffisant, afin qu'une somme puisse être versée dans un fonds désigné aux fins suivantes :

réparer les dommages environnementaux

causés par les véhicules;

fournir du personnel et de l'équipement pour la patrouille et l'application de la loi;

fournir des services éducatifs;

surveiller et étudier les effets des véhicules hors route sur la faune, la végétation et autres éléments de l'environnement perturbés par leur utilisation.

8. On propose un prélèvement de 25 \$ à 50 \$ sur toutes les nouvelles unités de véhicules tout-terrain vendues dans la province du Nouveau-Brunswick, ces fonds devant être affectés à l'application de la loi, à la sensibilisation et à l'environnement.
9. Un fonds environnemental devrait être établi à partir du point de vente des nouvelles unités, (« 25 \$ ou 50 \$ ») pour les fins suivantes :
 - a) Formation en loisir des véhicules tout-terrain
 - b) Fonds attribués pour l'amélioration des pistes de véhicules tout-terrain et les dispositifs de contrôle de l'érosion
 - c) Fonds attribués pour la formation du personnel en détection précoce et la sensibilisation à l'environnement
 - d) Fonds attribués pour la formation du personnel afin qu'il puisse reconnaître les zones naturelles et sensibles et en faire la promotion.
10. Un fonds environnemental devrait être établi pour :

réparer les dommages causés aux terres privées ou à l'environnement ou sur un « sentier approuvé »,

fournir des services éducatifs et

surveiller et étudier les effets des véhicules de loisir motorisés sur la faune, la végétation, etc.

Le fonds pourrait être administré dans le cadre du *Fonds en fiducie pour la faune* et le montant prescrit pourrait être versé par les fabricants et les acheteurs de véhicules tout-terrain à chaque point de vente sur une base unique.

SENSIBILISATION

1. Le gouvernement devrait établir un comité intergouvernemental et interministériel des intervenants, des fabricants, de l'industrie chargé d'élaborer un plan de travail et de déterminer les besoins de financement pour la sensibilisation et la formation relatives aux véhicules tout-terrain.
2. Il faut promouvoir et encourager les activités récréatives non motorisées et décourager les activités récréatives motorisées.
3. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick devrait travailler en collaboration avec tous les peuples autochtones et non autochtones afin d'identifier les zones sensibles pour le frai du poisson, les zones d'hivernage pour la faune en vue de sensibiliser le public à l'importance de protéger ces zones pour la faune, la sauvagine et le poisson afin que ces ressources ne soient pas compromises davantage.
4. Le gouvernement provincial devrait s'assurer qu'un message uniforme est livré au public, afin qu'un ministère ne fasse pas la promotion d'une mauvaise utilisation des véhicules tout-terrain alors qu'un autre ministère tente de restreindre les utilisations non appropriées.
5. Il faut faire la promotion d'une éthique de l'utilisateur des véhicules tout-terrain pour assurer une utilisation responsable des véhicules tout-terrain en ce qui a trait à l'environnement, aux propriétaires fonciers et autres professionnels en loisirs. Ce code pourrait comporter un volet éducatif et d'intendance et la Fédération des véhicules tout-terrain et les clubs associés pourraient en faire la promotion. La préparation et la distribution d'une brochure ou d'une annonce publique (p. ex. affiches, messages publicitaires) expliquant la réglementation actuelle et l'utilisation éthique environnementale des véhicules tout-terrain faciliteraient la mise en œuvre de cette recommandation. Des exemples d'utilisation légale et illégale des véhicules tout-terrain devraient être inclus.
6. Le registraire des véhicules à moteur devrait élaborer un programme de sécurité, de formation et de développement des compétences pour les conducteurs de véhicules tout-terrain qui comprend la familiarisation avec les véhicules tout-terrain, les techniques de conduite, les lois sur les véhicules hors route, les techniques de chargement et de remorquage, l'éthique, les risques pour la sécurité et les conséquences environnementales.
7. La Fédération des véhicules tout-terrain en collaboration avec les clubs ou les associations de véhicules tout-terrain locaux devrait préparer, avec le ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux, une stratégie de formation formelle et des programmes connexes pour ses membres sur l'intendance de l'environnement et les méthodes de gestion optimales, mettant particulièrement l'accent sur l'information et la sensibilisation concernant :
 - a) **Les permis de modification des cours d'eau à tous les clubs ou groupes de véhicules tout-terrain locaux,**
 - b) **Les terres humides d'eau douce intérieures,**
 - c) **Les secteurs protégés des champs de captage désignés,**
 - d) **Les secteurs protégés des bassins hydrographiques désignés, et**
 - e) **La protection des habitats côtiers, y compris les plages, les dunes, les marais côtiers et les plate-formes rocheuses.**
8. Les organismes d'application de la loi, en plus du Programme de formation de sécurité du conducteur des véhicules tout-terrain du Conseil de sécurité du Nouveau-Brunswick, doivent offrir à leurs agents une formation concernant l'utilisation responsable du véhicule tout-terrain tout en respectant la loi.
9. La Recommandation 8(b)(i) du Rapport de travail sur le vol de bois prévoit une étude de la force exécutoire du Règlement 90-55 adopté en application de la Loi sur les actes d'intrusion (disques bleus) et du Règlement 89-106 pris en vertu de la Loi sur la pêche sportive et la chasse (disques rouges et jaunes). Il est reconnu qu'il faut accroître les efforts de sensibilisation et de promotion auprès du public relativement aux droits de propriété. Les circonstances entourant les actes d'intrusion ont changé avec la prédominance de l'utilisation des véhicules tout-terrain. Seules la sensibilisation du public et la promotion des droits de propriété ont été soumises au Groupe d'étude. Un comité distinct présidé par le ministère des Ressources

- naturelles et de l'Énergie vérifie la force exécutoire des règlements susmentionnés.
10. Il faut désigner la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick comme organisme chargé de sensibiliser les utilisateurs des véhicules tout-terrain en général à l'identification des pistes des véhicules tout-terrain, aux méthodes de construction et d'entretien des pistes, au comportement sur la piste et à certaines périodes de l'année afin d'assurer la meilleure protection possible de la faune et des habitats.
 11. Les fabricants devraient être tenus de promouvoir une utilisation sécuritaire et environnementalement responsable du véhicule tout-terrain en fournissant par écrit à chaque acheteur au point de vente tous les manuels de sécurité, ainsi que de la documentation sur toutes les restrictions locales et provinciales régissant l'utilisation et la conduite des véhicules tout-terrain.
 12. Les fabricants de véhicules tout-terrain devraient être sensibilisés afin de ne pas promouvoir l'utilisation illégale des véhicules tout-terrain dans leurs photos publicitaires.
 13. Il faut corriger la culture de l'abus des véhicules tout-terrain dans la publicité.
5. Il faudrait étudier la possibilité d'établir des activités conjointes des forces policières afin d'assurer une application de la loi ciblée aux loisirs motorisés dans les secteurs problèmes.
 6. S'il n'existe aucune entente d'utilisation partagée, il faudrait accroître le degré d'application de la loi sur SNBT à titre de facteur dissuasif de l'utilisation du véhicule tout-terrain.
 7. Il faut encourager la communauté des véhicules tout-terrain à organiser et à se réglementer elle-même pour assurer la conformité aux restrictions relatives aux véhicules tout-terrain.
 8. Il faut encourager les propriétaires fonciers privés à s'affirmer et il faut les appuyer. Actuellement, ils ont l'impression d'être impuissants en raison de l'indifférence que manifestent les autorités officielles à l'égard du problème.

APPLICATION DE LA LOI

1. En plus de la GRC et de la force municipale, le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie devrait recevoir le mandat d'appliquer les lois et les règlements provinciaux, relativement aux véhicules hors route, en particulier en ce qui a trait aux terres de la Couronne, aux pistes de motoneige gérées et à Sentier NB Trail.
2. Un programme d'application de la loi efficace devrait être établi et doté d'agents d'application de la loi et d'équipement.
3. Les organismes d'application de la loi devraient appliquer plus rigoureusement les mesures législatives actuelles pour augmenter le degré de conformité aux restrictions relatives aux véhicules tout-terrain.
4. Les agents d'application de la loi provinciaux devraient pouvoir donner des contraventions en vertu de la *Loi sur les procédures applicables*

