



COMMISSION



PARLEMENTAIRE



sur les véhicules hors route



[DOCUMENT D'ORIENTATION]

COMMISSION PARLEMENTAIRE

sur les véhicules hors route

[DOCUMENT D'ORIENTATION]

ISBN 2-550-46355-2
ISBN 2-550-46355-0 (PDF)
Dépot légal
Bibliothèque nationale du Québec 2006

Table des matières

Mot de la ministre déléguée aux Transports	5
Introduction	7
1 La démarche	9
2 La concertation régionale	10
Mandat des tables de concertation	10
Membres	11
Coordination	11
Comité consultatif	11
3 Le financement des réseaux interrégionaux	12
Mise en place et entretien des réseaux interrégionaux permanents ou semi-permanents	12
4 La pérennité des sentiers	13
Inconvénients de voisinage, bruit et odeurs	13
Propriétaires accordant des droits de passage	14
5 Le resserrement des règles	15
Santé publique et environnement	15
Sécurité	15
Location de VHR	16
Règlements municipaux	16
Emprises ferroviaires désaffectées	17
Compétence fédérale	17
6 La surveillance des sentiers	18
Policiers	18
Agents de surveillance de sentier	18
7 La sensibilisation	20
Utilisateurs de VHR	20
Jeunes adeptes	20
Instances municipales et régionales	20
8 Les VHR comme moyen de transport par les Autochtones	21
9 La synthèse des propositions	22

Le présent document d'orientation n'est pas produit dans le cadre du recours collectif de la Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire « Petit train du Nord ». De la même façon, la commission parlementaire ne portera pas sur les faits visés par ce recours collectif.



Mot de la ministre déléguée aux Transports

DES MESURES CENTRÉES SUR LE CITOYEN

Le Québec compte 450 000 véhicules hors route immatriculés et plus d'un million d'adeptes. La popularité grandissante de ces véhicules entraîne des retombées économiques et touristiques importantes pour les régions, mais suscite également diverses préoccupations sur la protection de la santé et de l'environnement, chez les citoyens riverains.

La consultation publique que j'ai présidée en mai et juin 2005 visait à entendre tous les citoyens et groupes intéressés à donner leur point de vue et à apporter leurs suggestions afin de permettre l'utilisation des véhicules hors route dans le respect des droits des propriétaires riverains.

Je remercie les quelque 1 000 personnes qui ont assisté à l'une ou l'autre des consultations publiques qui se sont tenues dans 16 villes. Sans cette participation des citoyens, des élus, des groupes spécialisés et des fédérations de véhicules hors route, nous n'aurions pas pu en arriver aux orientations proposées dans le présent document.

L'analyse des propositions et commentaires reçus nous a permis de dégager plusieurs pistes de solution touchant notamment la concertation régionale, la surveillance des sentiers, la sécurité, le niveau de bruit, la santé, l'environnement et le financement.

Les pistes de solution proposées s'inscrivent dans le contexte des grandes priorités gouvernementales que sont le développement durable, le développement des régions, ainsi que l'amélioration de la santé publique et de la sécurité par la prévention.

Essentiellement, toute l'approche proposée dans le présent document vise à assurer la qualité de vie des citoyens riverains et à les associer au processus pour qu'ils expriment leur point de vue. Cela devra se faire en partenariat avec tous les autres intervenants sur la scène régionale qui désirent trouver des solutions permettant aux utilisateurs de véhicules hors route de continuer à circuler en toute sécurité, et en assurant la protection de l'environnement.

Ce n'est que grâce à cette indispensable concertation, où tous auront une place, que pourront être trouvées des solutions novatrices, durables, adaptées à chaque milieu et respectueuses des intérêts de chacun.

Je salue tous ceux et celles qui ont contribué au succès de cette démarche vers une cohabitation harmonieuse. Sachez que vous pouvez compter sur mon entière collaboration.

Julie Boulet

Ministre déléguée aux Transports

Ministre responsable de la région de la Mauricie

Le présent document fait suite à la consultation publique sur les véhicules hors route qui s'est déroulée en mai et juin 2005. L'ensemble des pistes de solution qui y sont énoncées reflète des suggestions, commentaires et recommandations qui ont été exprimés par les citoyens et groupes ayant participé aux diverses rencontres.

L'approche gouvernementale vise à concilier, dans une optique de développement durable, les différents points de vue provenant des riverains, des utilisateurs et des acteurs socio-économiques quant à la localisation des sentiers.

En misant sur la concertation régionale pour déterminer les réseaux interrégionaux, le citoyen sera gagnant puisque les décisions se prendront dans son milieu et qu'il pourra plus facilement se faire entendre auprès des instances régionales.

Les propositions énoncées dans ce document apparaissent comme étant celles permettant le mieux d'atteindre un juste équilibre entre tous les citoyens. Elles seront donc discutées lors de la commission parlementaire, et pourront évoluer, selon les commentaires qui seront formulés à cette occasion.

La démarche

Afin d'améliorer la cohabitation entre les utilisateurs de véhicules hors route (VHR) et les citoyens riverains des sentiers, le gouvernement adoptait en décembre 2004 une série de mesures visant à resserrer l'encadrement de la pratique des VHR.

- Mesures annoncées :
 - resserrement des règles de circulation : vitesse réduite à 30 km/h à moins de 30 m des résidences, circulation interdite la nuit dans les emprises ferroviaires désaffectées, etc.;
 - Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route (Loi n° 90) : suspend temporairement certaines actions en justice jusqu'au 1er mai 2006;
 - comité interministériel : rédaction d'un document de réflexion;
 - consultation publique en mai et juin 2005 :
 - 17 rencontres publiques, 16 régions;
 - rencontres avec des communautés autochtones;
 - 1 000 personnes ont participé; plus de 300 mémoires et commentaires reçus;
 - commission parlementaire : à venir.
- Après analyse des mémoires et des commentaires reçus, le présent document énonce les orientations que le gouvernement souhaite soumettre en consultations particulières lors de la commission parlementaire.
- Les orientations proposées visent à répondre aux attentes et besoins exprimés lors de la consultation, notamment un meilleur encadrement de la pratique des VHR, la nécessité d'une concertation régionale, le financement, des mesures de sécurité additionnelles, la surveillance accrue des sentiers, la sensibilisation et l'éducation.

Les mémoires présentés par les groupes ou les organismes sont disponibles sur le site Internet du ministère des Transports au www.mtq.gouv.qc.ca.

La concertation régionale

Les réseaux québécois des sentiers de VHR se sont développés au fil des ans au rythme de l'augmentation du nombre d'adeptes.

Le défi est de s'assurer que ces réseaux permettent une pratique respectueuse des citoyens riverains et de l'environnement, tout en générant des retombées économiques en région.

À cette fin, plusieurs groupes, dont des élus, ont demandé de façon très claire la mise en place d'une instance de concertation coordonnée par le milieu régional.

La première orientation gouvernementale est la mise en place, en région, d'une table de concertation sous la responsabilité des Conférences régionales des élus (CRÉ) ou d'une autre instance régionale désignée par celles-ci. Il faut noter que l'Administration régionale Kativik et l'Administration régionale crie sont considérées comme des CRÉ.

MANDAT DES TABLES DE CONCERTATION

Le principal mandat de ces tables de concertation sera de déterminer pour chaque région un réseau interrégional de sentiers permanent ou semi-permanent pour la motoneige, et un autre pour le quad qui devra autant que possible être praticable à longueur d'année. Les instances régionales auront jusqu'au 1^{er} mai 2009 pour déterminer ces réseaux.

Ces réseaux permettront notamment de relier les régions entre elles. Les réseaux seront fondés sur des droits de passage obtenus des propriétaires fonciers pour des périodes de trois à cinq ans. En accord avec les parties impliquées dans cette démarche, la négociation des droits de passage à plus long terme ou sur une base permanente devra être recherchée.

Le réseau actuellement entretenu par la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) compte environ 33 500 km de sentiers. Celui de la

Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ) en compte plus de 17 000 km. Afin de déterminer la localisation des sentiers, les tables devront d'abord partir des sentiers déjà existants. En effet, un exercice de rationalisation des sentiers s'avère nécessaire, notamment pour limiter les coûts d'exploitation. Toutefois, dans certaines régions, comme le Nord-du-Québec, peu de sentiers sont aménagés. Il y aura donc lieu de mieux structurer le réseau dans ces endroits, afin d'éviter la circulation hors piste qui représente des risques accrus pour les utilisateurs et plus d'irritants pour les citoyens.

Un mandat spécifique sera confié à chacune des tables pour analyser la situation particulière des sentiers aménagés dans des emprises ferroviaires désaffectées. Ces sentiers devront être évalués de façon rigoureuse afin de déterminer s'ils seront relocalisés, si des mesures d'atténuation seront installées à certains endroits plus sensibles, ou si le statu quo est envisageable. Les citoyens riverains seront partie prenante des discussions à ce sujet. Les sentiers situés sur des terres agricoles seront aussi examinés afin de déterminer si des mesures seront mises en place pour enrayer la circulation hors sentier. Ces mesures seront évaluées en concertation avec les propriétaires concernés.

À certains endroits plus densément peuplés ou dans certaines régions où il y a peu de terres publiques, l'utilisation des emprises routières, des lignes de transport d'électricité, des chemins de colonisation, etc., pourra être considérée et analysée de façon exhaustive, en accord avec les autorités concernées. De même, dans des secteurs où aucune exploitation forestière n'est prévue à court terme, l'utilisation privilégiée de certains chemins forestiers par les VHR pourra être évaluée, dans la mesure où les compagnies forestières concernées participent aux discussions et que l'exploitation forestière demeure prioritaire.

La planification des réseaux interrégionaux devra prendre en considération certains critères, notamment le développement résidentiel, la sécurité, la protection de l'environnement, la cohérence du réseau, la sensibilité des milieux physiques ou la

présence d'aires protégées, etc. L'aménagement de ces réseaux devra aussi tenir compte des schémas d'aménagement des MRC, de même que des divers plans d'aménagement des municipalités, afin d'assurer le respect des citoyens et la quiétude des zones résidentielles. Sur les terres du domaine de l'État, les plans régionaux de développement des terres publiques du ministère des Ressources naturelles et de la Faune devront aussi être considérés.

Ces réseaux ne sauraient être des outils efficaces de développement durable s'ils ne sont pas bien intégrés à l'offre de service, notamment touristique, afin de maximiser les retombées économiques en région.

MEMBRES

Les tables de concertation regrouperont les intervenants régionaux interpellés par la circulation des véhicules hors route, par exemple :

- des représentants des citoyens;
- les fédérations et les clubs;
- les instances locales et régionales, comme les municipalités, les MRC, les centres locaux de développement et les organismes de loisirs;
- le milieu agricole;
- le milieu des affaires, principalement les entreprises de services et celles de l'industrie touristique;
- l'Association touristique régionale (ATR);
- les entreprises forestières;
- des groupes environnementaux représentatifs;
- les principaux ministères et organismes concernés, comme le ministère des Transports, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, la Santé publique, de même que les services policiers (Sûreté du Québec ou sûretés municipales).

COORDINATION

Pour faciliter la mise en place des tables, une ressource attirée pourra être engagée dans chaque région pour coordonner les travaux. Elle pourra aussi agir comme agent de liaison entre les clubs, les citoyens, les partenaires régionaux et les différentes instances gouvernementales.

À cette fin, la CRÉ ou l'instance régionale pourra obtenir une aide financière annuelle du ministère des Transports. La durée de l'aide sera de trois ans pour compléter la réalisation du plan de développement. Une quinzaine de personnes pourront ainsi être embauchées en région.

COMITÉ CONSULTATIF

Un comité consultatif à l'échelle du Québec sera créé afin d'assurer une concertation d'ensemble entre les différentes tables régionales.

Son mandat sera notamment :

- de superviser les travaux des tables relatifs à la détermination des sentiers faisant partie des réseaux interrégionaux;
- d'arbitrer les conflits possibles entre des régions limitrophes pour que les réseaux assurent le lien entre les régions;
- d'échanger sur les différentes problématiques qui pourraient être rencontrées par les tables régionales.

Ce comité regroupera les ministères concernés de même que certains organismes, dont les fédérations de VHR, les unions municipales, l'UPA, le Regroupement national des conseils régionaux en environnement et au moins un représentant des citoyens.

Le financement des réseaux interrégionaux

L'aménagement des sentiers et leur emplacement préoccupent les riverains et les utilisateurs de VHR. Le balisage et la surveillance des pistes minimisent les impacts pour les citoyens, respectent l'environnement, et limitent la circulation hors sentier. Divers groupes régionaux ont souligné le financement inadéquat, ce qui limite le développement d'un réseau sécuritaire et bien intégré dans son milieu.

MISE EN PLACE ET ENTRETIEN DES RÉSEAUX INTERRÉGIONAUX PERMANENTS OU SEMI-PERMANENTS

Un montant à déterminer, pour une durée de trois ans, sera alloué pour la mise en place des réseaux interrégionaux.

Cette aide sera financée à même des programmes déjà existants gérés par le ministère des Affaires municipales et des Régions. L'apport gouvernemental représentera une partie des coûts, dont le pourcentage sera déterminé selon les critères des programmes d'où proviendront les fonds. Le milieu (par exemple les municipalités, les clubs par la vente de leurs droits d'accès, les entreprises privées) sera invité à financer la différence, qui pourra aussi être complétée par d'autres programmes gouvernementaux applicables comme le volet II du programme de mise en valeur de la forêt, géré par les CRÉ.

Les projets admissibles devront répondre à des critères précis, comme assurer le lien entre deux régions, faire partie du réseau interrégional, implanter des mesures d'atténuation des impacts le long des emprises ferroviaires désaffectées, sur des terres agricoles ou dans certains secteurs habités, ou déplacer un sentier pour réduire les irritants auprès des résidents, etc.

Le coût d'entretien des sentiers est évalué, par les fédérations, à 500 \$/km pour la motoneige et à 323 \$/km pour le quad. Présentement il existe un programme d'assistance financière pour les clubs de motoneiges et de quads. Ce programme vise essentiellement l'entretien des sentiers; le financement provient des montants prélevés par la SAAQ en sus des droits d'immatriculation des VHR. En raison du besoin d'une aide accrue, les fédérations et les clubs de VHR ont demandé au gouvernement, à l'occasion de la consultation publique, d'ajuster à la hausse ces montants ainsi prélevés. Il faut noter que les coûts d'entretien associés aux sentiers servant de lien entre les régions sont plus élevés que les coûts liés à l'entretien des sentiers locaux, notamment en raison des longues distances à parcourir pour les surfaceuses.

Plusieurs autres groupes ont également suggéré que le principe de l'utilisateur payeur soit retenu pour assumer une part des coûts associés à la pratique des VHR. **Un ajustement de ces montants prélevés en sus par la SAAQ, qui s'élèvent actuellement à 25 \$ pour les motoneiges et à 6 \$ pour les quads, pourrait servir à cette fin.** Des volets spécifiques, comme des mesures visant la protection de la faune et de l'environnement, ainsi que la sensibilisation et l'éducation des utilisateurs de VHR, pourraient s'y ajouter.

La Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) et ses clubs ont aussi demandé, lors de la consultation publique, la révision du volet sur la péréquation du programme actuel afin d'assurer un partage plus équitable de l'aide financière entre les régions.

La pérennité des sentiers

Les orientations proposées dans le présent document ont notamment pour but de resserrer l'encadrement de la pratique des VHR, pour la rendre plus respectueuse des riverains et de l'environnement. Elles ont pour effet de réduire le plus possible les inconvénients liés aux véhicules hors route pour permettre une cohabitation harmonieuse entre les riverains et les utilisateurs de VHR, mais elles n'assurent pas que les sentiers interrégionaux resteront ouverts.

Plusieurs participants à la consultation publique ont demandé que le gouvernement encadre la pratique et prenne aussi toutes les mesures nécessaires pour assurer la pérennité des sentiers.

Il faut rappeler qu'en décembre 2004, le projet de loi n° 90 était adopté. Cette loi vise à protéger contre les recours éventuels basés sur des inconvénients de voisinage ou sur un préjudice lié au bruit, aux odeurs ou à d'autres contaminants, pour des faits survenus entre le 16 décembre 2001 et le 1^{er} mai 2006. La loi mentionne par ailleurs qu'une action en justice est recevable contre le conducteur ou le propriétaire d'un VHR qui ne respecte pas la Loi sur les véhicules hors route ou ses règlements.

Les orientations qui suivent découlent des recommandations faites par des groupes provenant de la plupart des régions du Québec. Elles seront discutées lors de la commission parlementaire et sont donc appelées à évoluer, selon les commentaires qui seront formulés à cette occasion.

INCONVÉNIENTS DE VOISINAGE, BRUIT ET ODEURS

Dans un contexte où la pratique des VHR sera davantage encadrée pour respecter la quiétude des riverains, **une proposition d'amendement législatif sera faite afin de protéger les réseaux interrégionaux contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés au bruit ou aux odeurs.**

Les sentiers, pour bénéficier de cette protection, devront répondre aux critères suivants :

- sentiers faisant partie des réseaux interrégionaux qui seront reconnus par le gouvernement; ces réseaux seront modifiés selon les recommandations des tables de concertation;
- respect de certaines règles d'aménagement de ces sentiers, notamment les normes environnementales et les distances séparatrices, déterminées dans la Loi ou par règlement municipal;
- respect des règles de circulation minimisant les impacts sonores, particulièrement les limites de vitesse, les heures et l'interdiction de modifier les silencieux;
- aucune protection en cas de faute lourde ou intentionnelle.

Cette mesure est nécessaire pour assurer le lien interrégional du réseau, pour préserver les investissements des différents paliers gouvernementaux et des fédérations pour aménager ou réaménager les sentiers, et pour maintenir les retombées économiques générées par les VHR dans les régions.

Ne pas mettre en place une telle protection amènerait une remise en question de la part des régions, qui hésiteraient à créer ou à maintenir opérationnel un réseau susceptible de fermer à tout moment. La fermeture des sentiers entraînerait une circulation anarchique hors sentier des quelque 450 000 véhicules hors route immatriculés au Québec sur les chemins publics et les terrains privés, ce qui serait source d'accidents, de plaintes aux policiers, et d'irritants accrus pour les citoyens.

PROPRIÉTAIRES ACCORDANT DES DROITS DE PASSAGE

Les propriétaires qui accordent des droits de passage pour l'aménagement de sentiers sur leur terrain le font généralement gratuitement. Ces citoyens contribuent à générer des retombées économiques importantes pour la survie économique des régions en permettant l'aménagement d'infrastructures sur leurs propriétés à titre gracieux, et devraient pouvoir bénéficier d'une certaine protection contre les recours en cas d'accident.

Lors d'un accident dans les sentiers, les victimes peuvent être indemnisées par les assurances des clubs qui exploitent les sentiers, en cas de responsabilité, par exemple, en lien avec l'aménagement ou l'entretien. Cependant, les propriétaires fonciers pourraient aussi être poursuivis, ce qui entraînerait des conséquences, notamment en ce qui concerne leurs assurances.

Pour les propriétaires qui accordent des droits de passage, un amendement législatif sera proposé pour les protéger contre les recours, sauf en cas de faute lourde ou intentionnelle de leur part. Cette mesure permettra de maintenir ouverts les sentiers.

Le resserrement des règles

La tournée des régions a été l'occasion pour plusieurs citoyens de faire part de leurs préoccupations relatives à l'utilisation des véhicules hors route, particulièrement en matière de santé, d'environnement et de sécurité. Des demandes ont été formulées pour resserrer les règles de pratique, notamment par des modifications législatives et réglementaires.

SANTÉ PUBLIQUE ET ENVIRONNEMENT

Afin d'améliorer la protection de la santé publique et de l'environnement, certaines mesures, dont des amendements législatifs, sont proposées :

- **préciser l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement des VHR, dont les silencieux, afin d'en faciliter l'application.** La patrouille spéciale d'agents de surveillance de sentier, dont il sera question au prochain chapitre, sera chargée d'en assurer l'application;
- **interdire la vente des équipements servant à modifier les véhicules hors route, particulièrement les systèmes d'échappement;**
- **informer les municipalités des pouvoirs dont elles disposent en vertu de l'article 19 de la Loi sur les compétences municipales pour interdire la circulation des VHR sur les plans d'eau qui servent de réservoir d'eau potable.**

Le gouvernement fédéral a des normes de construction applicables aux véhicules hors route, particulièrement aux motoneiges. Les normes de bruit de la Society of automotive engineers (SAE) actuellement en vigueur pour les motoneiges sont en cours de révision. Quant aux normes relatives aux rejets d'hydrocarbures, elles devraient entrer en vigueur en 2007. **Pour les moteurs de VHR ne répondant pas à ces deux types de normes, un amendement législatif sera proposé afin de permettre au gouvernement du Québec de réglementer pour interdire la circulation de ces véhicules, à partir d'une date qui sera déterminée après**

une évaluation du parc actuel de véhicules hors route.

Une étude socio-acoustique sera coordonnée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, en collaboration avec le ministère des Transports et les autres ministères concernés, afin d'évaluer notamment les impacts du bruit associé aux VHR et de déterminer des critères d'aménagement pour les réduire, comme les mesures d'atténuation qui pourraient être installées le long de certains sentiers.

À la suite de cette étude et de l'évaluation du parc de VHR, le gouvernement proposera une réglementation sur le bruit émis par les VHR les plus bruyants afin d'en restreindre la circulation sur les réseaux de sentiers.

Dans plusieurs régions, des préoccupations relatives à l'évacuation des blessés dans les sentiers éloignés ont été soulevées. Certains organismes ont mis en place des plans d'évacuation des blessés, mais toutes les régions n'en sont pas munies. **Il est donc proposé de sensibiliser les intervenants régionaux à la nécessité d'élaborer un plan d'évacuation des blessés, pour les interventions d'urgence, et de les encourager à se doter de tels plans.**

Finalement, une analyse a été faite par l'Institut national de santé publique (INSP) afin de déterminer les coûts sociaux associés aux accidents de véhicules hors route.

SÉCURITÉ

D'autres amendements législatifs seront proposés :

- **hausser l'âge minimal de 14 à 16 ans pour conduire un véhicule hors route;**
- **rendre obligatoires la formation et le certificat d'aptitude pour les jeunes de 16 et 17 ans;**

- **préciser l'obligation de détenir un droit d'accès pour circuler dans les sentiers pour améliorer son applicabilité. La sanction de cette infraction sera confiée à la patrouille spéciale d'agents de surveillance de sentier;**
- **rendre progressives les amendes liées à la vitesse, comme dans le Code de la sécurité routière;**
- **prévoir une amende pour l'utilisateur d'un véhicule hors route qui circule sur un terrain privé sans l'autorisation du propriétaire ou du locataire;**
- **augmenter la distance de circulation de 500 m à 1 km sur les chemins publics, dans la mesure où une signalisation routière autorise cette circulation et qu'elle est sécuritaire;**
- **améliorer le visuel de la plaque d'immatriculation pour en favoriser une meilleure lecture et une identification plus efficace des contrevenants.**

LOCATION DE VHR

Les locateurs et les locataires de VHR, particulièrement les touristes, ont besoin de plus d'information pour leur assurer une plus grande sécurité. En effet, chaque année, on constate le décès de touristes en motoneige. Souvent, dans ces cas, ce sont des locataires de motoneige. Or, la location de VHR n'est actuellement encadrée par aucune règle particulière.

Le ministère du Tourisme travaillera à mettre en place un programme de reconnaissance professionnelle pour valider et reconnaître les compétences des guides de motoneige, sur le principe de ce qui existe pour les guides de tourisme d'aventure. De plus, une démarche qualité,

présentement en cours d'expérimentation, a été développée par le ministère du Tourisme. Celle-ci porte sur la certification de la qualité des services pour différents secteurs touristiques, dont le tourisme de nature et d'aventure au sein duquel secteur se retrouvent plusieurs entreprises offrant des forfaits motoneige. Cette démarche, d'adhésion volontaire, amène les entreprises à respecter des exigences liées à la sécurité de la clientèle. Dans le but de promouvoir la démarche qualité et d'accorder une plus grande visibilité aux entreprises certifiées, il est prévu la mise en œuvre de mesures incitatives à l'intention des entreprises et un plan de communication visant à leur accorder de la visibilité.

En ce qui concerne la formation des guides, un mandat sera donné à un organisme spécialisé pour développer un cours spécifique, assurant que les services offerts sont sécuritaires et conformes aux règles. Pour inciter les entreprises à former leurs guides, le ministère du Tourisme invitera les clientèles touristiques à faire affaire avec ces entreprises et les proposera dans sa documentation touristique.

RÈGLEMENTS MUNICIPAUX

Les règlements municipaux régissant la circulation des véhicules hors route sur les chemins publics municipaux doivent être approuvés par le ministre des Transports en vertu du Code de la sécurité routière (CSR). **Un amendement législatif proposera que cette approbation soit remplacée essentiellement par un devoir d'information de la part de la municipalité.** Comme la circulation autorisée sur le réseau municipal peut avoir un impact sur le réseau du MTQ, les municipalités devront informer le MTQ des règlements ainsi adoptés. Les règlements municipaux devront aussi inclure un rapport de sécurité de même qu'un plan de signalisation.

EMPRISES FERROVIAIRES DÉSFFECTÉES

Le Règlement sur les véhicules hors route, adopté en décembre 2004, prévoit l'interdiction de circuler la nuit, entre 22 h et 6 h, dans les sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées.

Dans le Règlement, une municipalité locale a le pouvoir de modifier la plage horaire pour l'adapter à ses besoins. Cependant, dans les faits, ces emprises sont souvent sous la gestion des MRC, en vertu de baux. **Il sera proposé, dans une modification réglementaire, de clarifier le pouvoir des MRC de changer les heures de circulation** pour assurer une meilleure cohérence régionale dans les plages horaires et une applicabilité plus facile par les agents de la paix.

COMPÉTENCE FÉDÉRALE

Certaines pistes de solution proposées lors de la consultation publique relèvent de la compétence fédérale. Des démarches ont été entreprises auprès des autorités fédérales. Les principales demandes concernent la fabrication des véhicules : limitation de la puissance des moteurs de VHR et limitation des émissions sonores et des rejets d'hydrocarbures par des normes plus sévères.

La surveillance des sentiers

Le respect des règles en vigueur est la base d'une saine cohabitation entre les utilisateurs de VHR et les riverains. Lors de chacune des rencontres de consultation, la problématique de la surveillance des sentiers et hors sentiers a été soulevée et les clubs ont demandé que leurs agents de surveillance aient des pouvoirs accrus.

La Loi sur les véhicules hors route énonce que, en plus des agents de la paix, les agents de surveillance de sentier sont aussi responsables de l'application de la Loi. Ces agents de surveillance sont des bénévoles recrutés par les clubs de VHR, qui doivent répondre à des critères précis de sélection. Dans l'exercice de leurs fonctions, ils ont déjà certains pouvoirs mais **le gouvernement propose de donner plus de pouvoirs à certains d'entre eux spécialement formés, notamment pour émettre des contraventions.**

POLICIERS

La SQ et les policiers municipaux poursuivent le processus de formation de leurs agents en lien avec l'application de la Loi sur les véhicules hors route, pour assurer la surveillance des sentiers de VHR.

Dans le cadre de la planification de certaines opérations policières, une collaboration plus soutenue est souhaitée entre les services policiers et les clubs de VHR. En effet, les représentants des clubs connaissent bien les sentiers et les personnes qui y circulent, et peuvent proposer aux policiers des endroits stratégiques et des périodes problématiques.

AGENTS DE SURVEILLANCE DE SENTIER

Le rôle des agents de surveillance de sentier est essentiel dans une approche concertée pour une meilleure application de la Loi et de ses règlements. Selon les fédérations de VHR, il y aurait près de 3 000 agents de surveillance dûment assermentés. Comme ces agents sont des bénévoles parmi lesquels on note un renouvellement annuel important, on constate un niveau de formation variable.

Une entente à moyen terme a été conclue entre la SQ et les fédérations de VHR pour former les agents de surveillance, en utilisant le principe des agents multiplicateurs.

Les agents de surveillance ont notamment le pouvoir :

- d'ordonner l'immobilisation d'un véhicule hors route et de faire l'inspection des équipements obligatoires;
- d'exiger la production du certificat d'immatriculation, de l'attestation d'assurance et du certificat d'aptitude;
- de faire remiser un véhicule hors route pour mettre un terme à la perpétration d'une infraction; pour reprendre possession de son véhicule, le propriétaire doit payer les frais de déplacement et de remisage;
- de remplir un rapport d'infraction général. Ce rapport donne lieu à l'émission d'un constat d'infraction.

Pour que les agents de surveillance bénéficient d'un plus grand respect de la part des utilisateurs, les fédérations évaluent la possibilité d'équiper leurs agents de vêtements et de casques spéciaux permettant une identification rapide par les utilisateurs. Leurs véhicules devraient aussi être identifiés.

La FCMQ a mis en place, en collaboration avec divers partenaires dont le ministère des Transports, un programme de patrouille spéciale d'agents de surveillance de sentier. Ces agents sont plus expérimentés et mieux formés. L'expérience vécue au cours des trois dernières années démontre qu'ils jouissent d'un plus grand respect et d'une meilleure crédibilité que les autres agents de surveillance dans l'exercice de leurs fonctions.

La mise en place définitive de patrouilles spéciales dans toutes les régions est donc privilégiée pour assurer une meilleure application de la Loi sur les véhicules hors route, tant pour la FCMQ que pour la FQCQ.

Cette escouade comptera un certain nombre de patrouilleurs par région, qui seront recrutés par les fédérations selon des critères plus exigeants que les autres agents de surveillance et recevront une formation exhaustive. Ils répondront à des critères de sélection et de formation supérieurs à ceux servant pour les autres agents de surveillance de sentier, notamment en termes d'antécédents judiciaires. Ces critères seront définis par règlement.

La pertinence de la mise en place d'un programme spécial de formation d'une durée de quelques journées sera évaluée par l'École nationale de police du Québec, en collaboration avec les fédérations, les services policiers et le ministère des Transports. Cette formation couvrira différents aspects du travail d'agents de surveillance : méthodes d'intervention, connaissance de la Loi, suivi à la cour en cas de contestation, réanimation cardiorespiratoire (RCR), etc.

Cette patrouille spéciale se verra conférer davantage de pouvoirs, notamment celui d'émettre directement des contraventions dans le cas de certaines infractions, par exemple pour la non-conformité des équipements obligatoires sur les véhicules comme les silencieux, et le non-paiement du droit d'accès obligatoire. Le fait que les agents de surveillance pourront émettre des contraventions directement aux contrevenants, sans avoir à se faire valider par une municipalité ou par le procureur général, leur assurera un plus grand respect des utilisateurs.

Les motoneiges et les quads utilisés par les membres de cette patrouille spéciale devront être munis de gyrophares et de feux clignotants de couleur rouge, le bleu étant réservé aux agents de la paix. Les vêtements et les casques de ces agents seront aussi clairement identifiés.

La sensibilisation

La consultation publique a révélé un important besoin d'éducation et de sensibilisation des utilisateurs de VHR. Le comportement des conducteurs de ces véhicules peut en effet permettre d'atteindre une cohabitation harmonieuse avec les citoyens riverains.

UTILISATEURS DE VHR

Les utilisateurs doivent être sensibilisés à plusieurs aspects de la pratique. D'abord, afin d'assurer une plus grande sécurité et de diminuer le nombre d'accidents et de décès en VHR, il faut sensibiliser les utilisateurs au respect des règles de circulation. Le respect des riverains, qui passe notamment par une diminution de la vitesse aux abords de résidences, par l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement et par le respect de la propriété privée, est essentiel pour faciliter une cohabitation harmonieuse. La protection de l'environnement, particulièrement des milieux fragiles, et de la faune est également un enjeu important dans le cadre de l'utilisation des VHR.

Comme cette campagne de sensibilisation doit se faire à grande échelle, les manufacturiers de VHR s'y impliqueront financièrement. Cette campagne aura un volet dédié aux motoneigistes et un volet pour les quadistes et servira pour l'éducation et la sensibilisation des utilisateurs.

De plus, les manufacturiers seront sensibilisés à axer davantage leurs campagnes publicitaires sur les attraits touristiques que sur la vitesse et la performance.

Enfin, des encarts seront inclus dans les renouvellements d'immatriculation, pour inviter les utilisateurs à un plus grand respect des riverains et les informer sur les pouvoirs des agents de surveillance de sentier et les règles de circulation.

JEUNES ADEPTES

Quelques préoccupations ont été soulevées par rapport aux jeunes adeptes. **La clientèle visée pourra être rejointe par le biais d'une sensibilisation pendant certaines activités en secondaire V.** Un comité qui travaille sur la réforme de l'éducation au ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport en évaluera les possibilités. Une sensibilisation relative à l'utilisation sécuritaire, respectueuse des citoyens et de l'environnement sera idéalement menée dans certaines écoles secondaires dans les régions davantage concernées par la pratique des VHR.

INSTANCES MUNICIPALES ET RÉGIONALES

Lors des consultations publiques, il est très clairement ressorti que les pouvoirs dont disposent actuellement les municipalités sont méconnus. **Le ministère des Transports travaillera en collaboration avec le ministère des Affaires municipales et des Régions pour informer les municipalités.**

De plus, de manière à soutenir les municipalités dans l'utilisation de leurs pouvoirs réglementaires, notamment pour régir la circulation des VHR sur leurs chemins publics, des guides seront produits pour les aider dans ce processus.

Les VHR comme moyen de transport par les Autochtones

Dans le cadre de la consultation publique sur les VHR, des rencontres ont été tenues avec les représentants de certaines communautés autochtones. La majorité des commentaires reçus proviennent du Grand Conseil des Cris, de l'Administration régionale Kativik (ARK), de la Société Makivik et des représentants des communautés innues.

Lors de la rencontre avec les autorités crées, il fut convenu de mettre en place un comité portant essentiellement sur la sécurité, de façon à analyser les adaptations qui peuvent être apportées à la Loi sur les véhicules hors route et à ses règlements pour mieux répondre aux besoins des communautés crées. Une première rencontre de ce comité a déjà été tenue. Tout comme lors de discussions en 2001, certains thèmes ont été abordés par les représentants des Cris : non-obligation pour les trappeurs crées de détenir un droit d'accès pour circuler dans les sentiers, non-obligation pour les traîneaux traditionnels de se conformer aux exigences d'équipements de sécurité, non-obligation de détenir une assurance de responsabilité civile compte tenu des difficultés de souscrire de telles polices au Nord du 49^e parallèle, participation à la planification des sentiers, formation des jeunes.

Quant à l'ARK et à Makivik, des demandes adaptées aux réalités innues particulières ont été formulées, comme la circulation sur les chemins publics. En effet, les VHR sont pour les résidents des villages innues des moyens de transport en lieu et place des voitures. Il est donc inconcevable pour ces citoyens de ne pas pouvoir circuler sur les chemins publics. De plus, les chemins des villages innues ne sont pas tous asphaltés. En contrepartie, il faut toutefois sensibiliser les utilisateurs à user de plus de prudence au guidon de VHR, par exemple par un meilleur respect des limites de vitesse, du port du casque, etc. Tout comme les Cris, l'ARK et Makivik ont discuté de l'assurance de responsabilité civile et du traîneau traditionnel.

Dans le cas de ces deux nations, leurs administrations régionales sont considérées comme des CRÉ.

Elles pourront donc travailler à mettre en place des tables de concertation pour l'élaboration des réseaux interrégionaux, prenant en considération leurs préoccupations relatives à l'aménagement de sentiers. Actuellement, le Nord-du-Québec est peu desservi par les réseaux existants des fédérations. Des préoccupations particulières ont été exprimées par les Cris et les Inuits relativement au financement et à la localisation des sentiers, par exemple dans les lignes de trappe.

Il faut également tenir compte de l'utilisation particulière des véhicules hors route sur la Basse-Côte-Nord. Tout comme au Nord du 49^e parallèle, les véhicules hors route y sont utilisés comme moyen de transport. D'ailleurs, le ministère des Transports entretient la Route blanche qui permet de relier des municipalités qui seraient autrement inaccessibles par voie terrestre pendant la saison hivernale. Les représentants des communautés innues qui ont été rencontrés ont mentionné la formation des jeunes, l'assurance de responsabilité civile obligatoire et la sensibilisation comme étant des préoccupations importantes.

Les représentants des nations autochtones contactées ont formulé des commentaires qui font état des réalités et des besoins des citoyens des régions où les VHR sont utilisés comme moyen de transport ou pour accomplir des activités traditionnelles, ce qui nécessite une approche adaptée à ces particularités. **Il est proposé de mettre en place des comités de sécurité et de sensibilisation.**

Bien que la sécurité doive primer en tout temps, il faut considérer des spécificités, comme la circulation sur les chemins publics, les distances entre les sentiers et les résidences, la circulation de nuit, et la difficulté de détenir une assurance de responsabilité civile.

Aussi, les modifications réglementaires qui seront proposées tiendront compte des particularités inhérentes à l'utilisation des VHR comme moyen de transport, notamment par les Autochtones du Nord-du-Québec et de la Côte-Nord.

La synthèse des propositions

En résumé, le gouvernement propose les orientations suivantes :

LA CONCERTATION RÉGIONALE

- Mettre en place une table de concertation en région pour établir un réseau interrégional pour la moto-neige et un pour le quad
- Prévoir une ressource pour la coordination de chaque table en région
- Mettre en place un comité consultatif à l'échelle du Québec.

LE FINANCEMENT DES RÉSEAUX INTER-RÉGIONAUX

- Soutenir la mise en place et l'entretien des réseaux interrégionaux par une aide financière
- Moduler le volet sur la péréquation du programme d'aide financé par les montants prélevés par la SAAQ en sus des droits d'immatriculation des VHR, pour le rendre plus équitable

LA PÉRENNITÉ DES SENTIERS

- Assurer la pérennité des sentiers par une protection balisée, pour les inconvénients de voisinage, le bruit et les odeurs
- Protéger contre les recours les propriétaires fonciers accordant des droits de passage

LE RESSERREMENT DES RÈGLES

- Renforcer l'interdiction de modifier les véhicules
- Interdire la vente de systèmes d'échappement servant à modifier les véhicules
- Augmenter l'âge minimal à 16 ans pour conduire un VHR

- Rendre la formation obligatoire jusqu'à 18 ans
- Préciser l'obligation de détenir un droit d'accès pour circuler dans les sentiers
- Rendre progressives les amendes liées aux excès de vitesse
- Prévoir une amende pour circulation sur un terrain privé sans l'autorisation du propriétaire ou du locataire
- Augmenter la distance pour circuler sur la chaussée à certaines conditions
- Améliorer le visuel de la plaque d'immatriculation
- Remplacer l'obligation pour les municipalités de faire approuver les règlements municipaux sur les VHR, notamment par un devoir d'information
- Clarifier le pouvoir des MRC de modifier les plages horaires de circulation dans les emprises ferroviaires désaffectées
- Prévoir le pouvoir de réglementer pour interdire la circulation de véhicules munis de moteurs non conformes aux normes environnementales
- Sensibiliser les responsables à mettre en place des plans d'évacuation des blessés en sentiers éloignés
- Mettre en place un programme de formation des guides accompagnateurs pour la location des VHR
- Informer les municipalités sur leur pouvoir d'interdire la circulation sur les plans d'eau servant de réservoir d'eau potable
- Réaliser une étude socio-acoustique

LA SURVEILLANCE DES SENTIERS

- Mettre en place des patrouilles spéciales d'agents de surveillance de sentier ayant plus de pouvoirs
- Mieux identifier et former les agents de surveillance de sentier

LA SENSIBILISATION

- Mener une campagne de sensibilisation auprès des utilisateurs, en partenariat avec les manufacturiers
- Faire de la sensibilisation auprès des jeunes de 16 et 17 ans en milieu scolaire
- Prévoir un processus d'information pour les instances municipales et régionales sur leurs pouvoirs en matière de VHR

LES VHR COMME MOYEN DE TRANSPORT PAR LES AUTOCHTONES

- Adapter la réglementation aux réalités de certaines régions
- Mettre en place des comités de sécurité en VHR et de sensibilisation dans certaines communautés autochtones du Nord-du-Québec et de la Côte-Nord

