

MÉMOIRE

umq.qc.ca   

CTE- 006M
C.P. – PL 71
Véhicules
hors route

Le 10 novembre 2020

Projet de loi n°71

Loi sur les véhicules hors route



La voix des GOUVERNEMENTS de proximité

TABLE DES MATIÈRES

LA VOIX DES GOUVERNEMENTS DE PROXIMITÉ	4
INTRODUCTION	5
1 Les véhicules hors route : un secteur économique régional incontournable	6
2 Les gouvernements de proximité pour trouver un équilibre à l'échelle locale	7
3 Responsabiliser les personnes conduisant des VHR	7
4 Interdiction de circuler hors des sentiers en terres publiques	7
5 Contribution au Fonds des réseaux de transport terrestre	8
6 Service d'urgence en milieu isolé et utilisation de gyrophares	9
7 Signalisation au croisement de routes	10
8 Autorisation des traverses de routes provinciales et autorisation du ministre	10
SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS	12

LA VOIX DES GOUVERNEMENTS DE PROXIMITÉ

Depuis maintenant 100 ans, l'UMQ rassemble les gouvernements de proximité de toutes les régions du Québec. Sa mission est d'exercer un leadership fort pour des gouvernements de proximité autonomes et efficaces. Elle mobilise l'expertise municipale, accompagne ses membres dans l'exercice de leurs compétences et valorise la démocratie municipale. Ses membres, qui représentent plus de 85% de la population et du territoire du Québec, sont regroupés en caucus d'affinité : municipalités locales, municipalités de centralité, cités régionales, grandes villes et municipalités de la Métropole.

INTRODUCTION

L'Union des municipalités du Québec (UMQ) souhaite faire part de ses commentaires aux membres de la Commission des transports et de l'environnement sur le projet de loi n° 71, Loi sur les véhicules hors route. Ce projet de loi répond à l'ensemble des préoccupations dont avait fait part l'UMQ en ce qui concerne la modernisation de l'encadrement législatif des véhicules hors route (VHR).

Avec le projet de loi présenté par le gouvernement, l'UMQ considère que le Québec parviendra à réduire le nombre de tragédies évitables, tout en pérennisant le réseau québécois de VHR par une cohabitation harmonieuse et sécuritaire avec les usages avoisinants. Les gouvernements de proximité sont directement interpellés par les enjeux liés aux VHR, que ce soit en raison de l'importance économique de ce secteur ou des enjeux liés à la cohabitation entre les sentiers et les activités plus sensibles comme l'habitation. De plus, elles occupent une place centrale dans le déploiement du réseau et utilisent elles-mêmes des VHR dans le cadre de leurs activités. Au niveau local, les municipalités jouent déjà un rôle central dans la conciliation des intérêts des différentes parties concernées par le réseau de sentiers de VHR au Québec.

Nous considérons également que cette modification législative s'inscrit en continuité avec les orientations du cadre d'intervention en sécurité routière faisant partie intégrante de la Politique de mobilité durable du Québec.

1 Les véhicules hors route : un secteur économique régional incontournable

Il n'est pas exagéré d'affirmer que les activités liées aux VHR sont des loisirs très prisés de la population québécoise, et ce, dans toutes nos régions. Dans plusieurs d'entre elles, il s'agit aussi d'une option supplémentaire pour augmenter la mobilité des personnes et des marchandises.

L'apport du tourisme lié à ces activités est essentiel à la vitalité économique de plusieurs régions. Par exemple, il y a deux ans, l'Association touristique régionale (ATR) du Saguenay-Lac-Saint-Jean a dévoilé une étude démontrant que la pratique récréotouristique de la motoneige avait généré à elle seule un impact global de 112,5 millions de dollars (retombées incluses) dans l'économie régionale à l'hiver 2016-2017. D'ailleurs, la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) et la Fédération québécoise des Clubs Quads (FQCQ) affirmaient à l'aube de cette saison que les activités de quad et de motoneige génèrent des retombées économiques de 4,77 milliards de dollars pour l'économie québécoise. Par ailleurs, une étude menée en 2019 pour le compte des ATR démontrait que les motoneigistes détenant des droits d'accès aux sentiers fédérés avaient dépensé 367 millions de dollars dans le cadre de leurs randonnées (un jour) et de leurs voyages. Cette somme a, par exemple, été dépensée en restauration, en hébergement, en essence ou en divertissement autre. Il est pertinent de rappeler que ces dépenses se font surtout hors des grands centres urbains. Par exemple, 35,7 % de cette somme a été injectée dans l'économie de la Gaspésie, de l'Abitibi-Témiscamingue et du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Plus qu'un simple loisir parmi d'autres, les activités liées aux VHR sont un vecteur de développement économique incontournable dans un grand nombre de régions et il est important de considérer les particularités de l'encadrement des VHR.

Pour l'UMQ, le projet de loi présenté par le gouvernement reconnaît le rôle stratégique que jouent les VHR dans les régions du Québec en prévoyant plusieurs dispositions assurant le maintien et le déploiement du réseau de sentiers de VHR. Par exemple, les nouvelles dispositions assurant que les propriétaires de terrains sur lesquels passent des sentiers ne puissent être visés par des actions en justice pour un préjudice lié à la présence de ces sentiers permettront de rassurer plusieurs d'entre eux, en les incitant à permettre l'utilisation de leurs terrains par les fédérations de clubs.

2 Les gouvernements de proximité pour trouver un équilibre à l'échelle locale

Nous le savons, les gouvernements de proximité constituent le niveau de gouvernement le plus près des citoyennes et citoyens. Lorsque quelque chose ne fonctionne pas, la municipalité est la première interpellée par sa population. Nous saluons à cet effet le maintien de la capacité réglementaire des municipalités en ce qui concerne la possibilité de fixer la distance en deçà de laquelle la circulation des VHR est interdite ou encore d'autoriser ou non la circulation de nuit.

Ainsi, les municipalités pourront continuer à jouer leur rôle d'arbitrage des intérêts portés par les utilisatrices et utilisateurs du réseau de sentiers et ceux des résidentes et résidents avoisinants pour parvenir à des compromis lorsque nécessaire. Il est d'ailleurs intéressant de souligner que les membres de l'UMQ font état d'une très bonne cohabitation entre les activités liées aux VHR et la population locale. En effet, il semble que celle-ci perçoive ces activités comme vectrices de développement économique et de dynamisme régional.

3 Responsabiliser les personnes conduisant des VHR

De manière générale, il est intéressant de noter que le principe de prudence est maintenant ouvertement exprimé dans la Loi. Bien qu'il s'agisse d'un énoncé de principe, nous pensons qu'il est important de poser ces grands principes et de responsabiliser les personnes conduisant les VHR. D'ailleurs, le non-respect de ces principes expose les personnes contrevenantes à des sanctions administratives pécuniaires.

4 Interdiction de circuler hors des sentiers en terres publiques

Le projet de loi prévoit une interdiction générale de circuler hors des sentiers¹ sur les terres publiques sauf lorsqu'un règlement « *du gouvernement, du ministre ou d'une municipalité régionale de comté* » autorise la circulation ailleurs que sur un sentier », en respect des règles applicables concernant la protection de l'environnement ainsi que d'autres lois ayant préséance².

Les membres de l'UMQ tiennent à souligner qu'une interdiction généralisée de circuler hors des sentiers ne serait pas appliquée, ni applicable, sur le terrain tellement le territoire forestier québécois est vaste. Par exemple, les personnes disposant de droits d'occupation (baux d'abris sommaires), les secteurs de chasse, de permis de coupe

¹ Article 48.

² Article 67, premier alinéa.

présenté à :

Commission des transports et de l'environnement

Projet de loi n° 71

Loi sur les véhicules hors route

de bois de chauffage ou de production acéricole n'ont pas d'autres choix que de quitter les sentiers alors que d'autres veulent justement profiter de leurs VHR pour sortir des sentiers battus. Bref, si la réglementation était trop restrictive, nous pourrions nous attendre à une délinquance généralisée.

La limitation de la circulation hors sentier permettrait en principe d'éviter les abus, d'assurer la protection de l'environnement et de limiter les possibilités d'accidents dans des secteurs particulièrement isolés. Pour faciliter l'atteinte de ces objectifs, il est souhaitable d'utiliser les outils réglementaires à la disposition des municipalités régionales de comté (MRC) et du gouvernement de manière calibrée pour éviter que les utilisatrices et utilisateurs de VHR ne rejettent d'emblée une interdiction généralisée et puissent comprendre la pertinence d'une interdiction dans certains secteurs spécifiques. Une connaissance fine du territoire s'impose pour s'assurer de bien mesurer les restrictions imposées à la circulation hors sentier là où cela compte vraiment. Dans une optique d'autonomie municipale, l'UMQ salue d'ailleurs le fait que les MRC pourront continuer de réglementer la circulation hors sentier sur les terres publiques comprises dans leurs territoires. Nous pensons que cette même attention doit continuer d'être apportée à l'encadrement sur le reste des terres publiques.

5 Contribution au Fonds des réseaux de transport terrestre

Avec la sanction du projet de loi présenté, les personnes immatriculant leurs VHR pourraient maintenant être tenues de contribuer au Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT). Ce principe est calqué sur la contribution demandée aux automobilistes au même Fonds pour notamment contribuer à l'entretien des routes.

Rappelons que le déploiement du réseau dépend en grande partie du travail de bénévoles. Nous pensons qu'il est tout à fait raisonnable de demander une contribution aux personnes immatriculant leurs véhicules pour contribuer au développement et à l'entretien du réseau de sentiers et ainsi s'assurer de la qualité des infrastructures. Cette modernisation du régime applicable est une preuve à l'effet que le gouvernement prend ce réseau de sentiers au sérieux et le considère comme un réseau de transport terrestre à part entière.

Il est intéressant de noter que ce faisant, comme dans le cas des contributions des automobilistes au FORT, cette contribution permet d'assurer la qualité du réseau dans les régions moins peuplées et qui sont souvent les plus attrayantes sur le plan de la pratique des activités de VHR. En effet, les clubs les moins peuplés ont moins de ressources et comptent, en règle générale, davantage de kilomètres de sentiers. Avec cette forme de redistribution, ils pourraient compter sur une aide provenant de l'ensemble des personnes contribuant au FORT que celle-ci soit enregistrée dans les centres urbains ou dans d'autres régions. Ainsi, l'UMQ considère qu'il est important qu'un programme phare d'aide au maintien et au développement du réseau soit mis en place, qu'il soit bien financé et qu'il

présenté à :

Commission des transports et de l'environnement

*Projet de loi n° 71
Loi sur les véhicules hors route*

soit stable. À cette fin, il serait d'ailleurs intéressant de réfléchir à une formule de redistribution liée directement à l'adhésion aux clubs que ce soit pour financer ce programme ou un autre mécanisme de redistribution.

Recommandation n° 1 : L'UMQ demande que soit prévue la mise en place d'un programme phare d'aide au maintien et au développement du réseau de sentiers de VHR dont le financement sera suffisant et stable.

6 Service d'urgence en milieu isolé et utilisation de gyrophares

L'article 60 du projet de loi prévoit que « *nul ne peut circuler avec un véhicule muni d'un gyrophare ou de feux clignotants, à l'exception des agents de la paix, des agents de surveillance de sentier, du personnel d'entretien d'un sentier ou d'une personne exerçant des fonctions en matière de sécurité* ». L'UMQ s'interroge quant à savoir si les personnes utilisant des VHR dans le cadre des interventions des services d'urgence en milieu isolé sont comprises comme des personnes exerçant des fonctions en matière de sécurité et qu'elles peuvent à ce titre utiliser un gyrophare ou des feux clignotants dans le cadre de leurs interventions. Ces activités d'aide médicale d'urgence visent à compléter les services ambulanciers et paramédicaux traditionnels.

Selon notre compréhension, les personnes exerçant des fonctions dans le cadre général des services préhospitaliers d'urgence « exercent des fonctions en matière de sécurité » puisqu'on fait référence aux « ambulances » dans les paragraphes suivant le premier alinéa. Cela étant, ce que l'on entend par « sécurité » n'est pas explicitement défini dans la Loi. Nous pensons que le gouvernement devrait évaluer l'intérêt d'identifier l'aide médicale d'urgence comme un motif permettant l'utilisation de gyrophares dès le premier alinéa ou de préciser ce qui est entendu comme « fonction en matière de sécurité » pour expliciter le fait que le concept de sécurité inclus par définition l'aide médicale d'urgence.

Recommandation n° 2 : L'UMQ recommande au Législateur de s'assurer que les personnes utilisant des VHR dans le cadre de services d'aide médicale d'urgence, incluant les sauveteurs et pompiers municipaux, puissent utiliser des gyrophares et des feux clignotants.

Pour l'UMQ, il est important de ne pas oublier les particularités du service préhospitalier d'urgence dans les régions plus éloignées des grands centres, où les routes ne se rendent pas toujours et dans lesquelles les services de sauvetage ou de protection contre les incendies des municipalités jouent un rôle stratégique.

7 Signalisation au croisement de routes

La sécurité des personnes est la première préoccupation des municipalités. Comme mentionné précédemment, nous pensons que le projet de loi permet d'avancer concrètement à ce niveau. Nous souhaitons également formuler une proposition supplémentaire qui pourrait être traitée au niveau réglementaire et administratif.

Plusieurs membres ont fait part d'enjeux quant à la signalisation installée par les clubs à l'approche des croisements de routes. Dans bien des cas, cette signalisation installée par des bénévoles est plus ou moins visible ou encore mal installée, ce qui a conduit à plusieurs tragédies puisque des personnes conduisant des VHR n'étaient pas au courant qu'elles traversaient un chemin routier puisqu'elles n'avaient pas vu le panneau d'arrêt obligatoire.

Recommandation n° 3 : L'UMQ demande que la signalisation sur un sentier VHR à l'intersection de routes sous la responsabilité du ministre des Transports soit installée par le ministre des Transports au même moment qu'est installée la signalisation annonçant la présence d'une traverse de VHR sur le réseau routier de son ressort.

8 Autorisation des traverses de routes provinciales et autorisation du ministre

Les membres de l'UMQ peuvent autoriser la circulation de VHR sur plus d'un kilomètre sur les routes municipales, mais lorsque ces dernières doivent croiser ou emprunter une route provinciale, ils doivent demander l'autorisation au ministre des Transports. Bien que les municipalités tentent de réduire au maximum les conflits de cohabitation entre les véhicules routiers et hors route, dans certains contextes, des croisements sont inévitables.

Nous souscrivons au principe que le ministre ait le dernier mot sur le réseau qui relève de sa responsabilité et que la sécurité doit être sa principale préoccupation dans sa prise de décision. Nous considérons tout de même que certaines difficultés rencontrées sur le terrain pourraient être amoindries par des ajustements administratifs. Principalement, les membres de l'UMQ ont fait part du fait qu'il est difficile de comprendre les critères utilisés par le ministre dans la délivrance de ces autorisations. Il semblerait d'ailleurs que la recommandation technique au ministre dépende grandement du fonctionnaire traitant le dossier. D'ailleurs, comme les autorisations doivent très souvent être renouvelées annuellement, la délivrance de ces autorisations n'est pas assurée d'année en année. Cette incertitude généralisée complique grandement la tâche des bénévoles des clubs qui tentent d'établir un réseau continu alors que ces traverses stratégiques sont toujours susceptibles de ne plus être autorisées d'une année sur l'autre.

présenté à :

Commission des transports et de l'environnement

*Projet de loi n° 71
Loi sur les véhicules hors route*

Recommandation n° 4 : L'UMQ demande au ministre des Transports de publier un cadre de référence pour permettre d'uniformiser le traitement des demandes d'autorisation de traverses de VHR sur une route provinciale et que ces demandes soient plus pérennes pour assurer une meilleure stabilité au réseau.

SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

L'Union des municipalités du Québec recommande à la Commission des transports et de l'environnement ce qui suit :

RECOMMANDATION n° 1

Prévoir la mise en place d'un programme phare d'aide au maintien et au développement du réseau de sentiers de VHR dont le financement sera suffisant et stable.

RECOMMANDATION n° 2

S'assurer que les personnes utilisant des VHR dans le cadre de services d'aide médicale d'urgence, incluant les sauveteurs et pompiers municipaux, puissent utiliser des gyrophares et des feux clignotants.

RECOMMANDATION n° 3

Faire installer par le ministère des Transports la signalisation sur un sentier VHR à l'intersection de routes sous la responsabilité du ministre des Transports, au même moment qu'est installée la signalisation annonçant la présence d'une traverse de VHR sur le réseau routier de son ressort.

RECOMMANDATION n° 4

Publier un cadre de référence pour permettre d'uniformiser le traitement des demandes d'autorisation de traverses de VHR sur une route provinciale et que ces demandes soient plus pérennes pour assurer une meilleure stabilité au réseau.



La voix des GOUVERNEMENTS de proximité

POUR DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS, VOUS POUVEZ COMMUNIQUER AVEC :

M. Jean-François Sabourin
Conseiller aux politiques
Union des municipalités du Québec
2020, boulevard Robert-Bourassa
Bureau 210
Montréal (Québec) H3A 2A5
Tél. : 514 805-3971
Courriel : jfsabourin@umq.qc.ca

Union des municipalités du Québec
2020, boulevard Robert-Bourassa, Bureau 210, Montréal (Québec) H3A 2A5

514 282-7700 umq.qc.ca   

**Rassembler
Affirmer
Accompagner**