

MÉMOIRE



Réforme de la Loi sur les véhicules hors route

*Présenté à la
Commission des Transports
et de l'environnement*

**Par
Danny Gagnon
Directeur général
De la FQCQ
Et
Rejean Blouin
Président
De la FQCQ**

29 octobre 2020

Chers membres de la Commission,

C'est avec grand plaisir que nous vous présentons les commentaires de notre fédération concernant le Projet de loi 71 sur une réforme de l'encadrement des véhicules hors route, présenté à la première session des 42^{ième} législatures par Monsieur Francois Bornnarde, ministre des Transports.

La Fédération Québécoise des Clubs Quads

La Fédération Québécoise des Clubs Quads (ci-après FQCQ) est un organisme sans but lucratif qui a pour but de développer et de promouvoir la pratique sécuritaire de l'activité quad au Québec, et d'en faire la promotion touristique.

Les fondements de notre activité se trouvent dans le dévouement de milliers de bénévoles. Pour s'assurer du respect de la loi et de la pratique sécuritaire de l'activité du quad, la FQCQ compte, et elle en est fière, sur la collaboration de plus de 1 016 agents de surveillance de sentiers, répartis en trois catégories soit, les agents de surveillance de sentiers de club, les agents spécialisés et les agents provinciaux. Les deux derniers groupes étant formés à l'École nationale de police du Québec (ENPQ). Ce sont ces bénévoles qui patrouillent un réseau de sentiers de 30,000 km. De plus, la FQCQ peut compter sur près de 1 566 travailleurs bénévoles dévoués à leur activité et œuvrant à l'entretien et à l'installation de signalisation sur l'ensemble du réseau de sentiers.

Tout a commencé en 1985 lorsque des bénévoles se sont alliés à des voisins dans le but d'aménager un sentier dans leur localité et d'encadrer la pratique du quad, dans leur localité un peu partout au Québec, et ce, avant même le dépôt de la première version de la Loi sur les véhicules hors route. Pour eux, il fallait agir tout de suite pour protéger l'environnement et limiter les impacts sur les citoyens. La solution : aménager des sentiers sécuritaires qui diminueraient les impacts sur l'environnement tout en respectant les normes d'aménagement.

Le principe pour assurer la pérennité de la pratique du quad au Québec en harmonie avec les citoyens étant de regrouper les utilisateurs à l'intérieur d'un réseau de sentiers dédié et encadré par notre fédération.

Les clubs de la FQCQ ont comme mission d'encadrer et d'assurer la sécurité des 404 569 véhicules hors route de type quad en circulation sur le territoire du Québec. En 2020, pratiquement personne ne peut circuler en quad sans passer dans nos sentiers. Exception faite, bien entendu, de nos producteurs agricoles qui contribue grandement à l'activité en autorisant des droits de passage à nos clubs. La pratique de l'activité connaît actuellement une progression annuelle constante.

Maintenant, entrons dans le vif du sujet du Projet de loi n° 71 qui se veut une réforme de l'encadrement de la pratique des véhicules hors route. Dans l'ensemble, la fédération en est satisfaite. Nous avons tout de même quelques suggestions à faire afin de bonifier ce projet et contribuer à l'amélioration de la sécurité en fonction de notre expertise de sa pratique actuelle.

CHAPITRE I

Section III - Article 4 9°

Nous recommandons de ramener l'âge minimum de conduite à 14 ans, avec l'obligation d'avoir suivi la formation de conduite et obtenu un certificat d'aptitude. Ces jeunes ont déjà accès à un permis de cyclomoteur de la Société d'assurance automobile du Québec pour circuler sur les routes.

Nous croyons indispensable d'avoir la possibilité de leur inculquer les bonnes pratiques et les bonnes techniques de la conduite d'un véhicule hors route dès cet âge à laquelle ils sont très réceptifs. Nous croyons, de plus, qu'il n'est pas réaliste de compter sur la surveillance constante d'un adulte lorsqu'ils ont atteint cet âge. Nous considérons, toutefois, qu'il est nécessaire de préciser que le type de véhicule soit adapté à leur âge. La FQCQ recommande que cet article porte sur les jeunes de moins de 14 ans, puisque cela représente ce qui correspond le mieux à la réalité.

CHAPITRE II

Section I - Article 15

L'administration de la Fédération est satisfaite des articles 13 et 14. Toutefois, nous croyons que l'article 15 devrait faire l'objet de précision pour y intégrer l'obligation du promoteur d'obtenir un engagement écrit et signé de la part d'un participant financier potentiel à un projet. Ce type d'engagement est parfois pris, à notre insu, par des tiers qui devraient avoir la transparence, pour ne pas dire la décence, de nous consulter avant d'engager nos fonds. Ces fonds sont peut-être dédiés à d'autres projets de notre organisme auxquels il faudra renoncer.

De plus, notre fédération souhaiterait être consultée dans l'analyse des demandes des programmes d'infrastructure Faune et MTQ. Notre organisme est déjà sous-financé par le programme d'aide ce qui implique que nous sommes moins bien nantis et disposons de moins de ressources financières que certains autres organismes qui n'opèrent que trois mois par an, ce qui correspond à seulement 25% de notre période d'opération.

Section II Article 16

Nous sommes satisfaits que le permis de conduire soit obligatoire et que le CSR soit applicable aux sentiers. Nous tenons à souligner que les jeune de 14

peuvent obtenir un tel permis. Nous aurions d'ailleurs aimé voir le retour de l'autorisation de conduire un véhicule pour ces jeunes, conditionnellement, bien entendu, à l'obtention d'un certificat de formation en conduite de véhicule hors route.

Section II Article 21

Notre seul commentaire ici, est que nous réitérons nos recommandations telles qu'inscrites à la Section III - Article 4 9° du présent document.

Section II - Article 24

L'obligation de détenir un certificat de guide « touristique » hors route est une excellente décision. Toutefois, cet article suscite beaucoup de questionnement chez nos clubs fédérés qui organisent, occasionnellement, des activités guidées avec leurs membres. Par exemple, lors de Jamboree ou de randonnées organisées. L'imposition d'une formation, alors qu'ils ne font rien d'autre que de promouvoir et d'encadrer l'activité, les inquiète au plus haut point. C'est pourquoi nous aimerions que le terme « guide » soit remplacé par « guide touristique » ou « guide d'entreprise de forfaits touristiques ».

Section III - Article 25

UN PROGRAMME D'ASSURANCE MENACÉ

Ceci nous amène au constat d'une problématique persistante. Tous les ans, notre fédération collabore avec l'AMF afin d'ajuster le mode d'achat des droits d'accès à nos sentiers. Le processus de distribution a constamment évolué afin de répondre aux demandes de l'AMF, principalement en ce qui a trait au libre choix. Différentes approches ont été préconisées au fil du temps et nous avons procédé aux ajustements requis à chacune des occasions.

Malheureusement, dans le contexte de ces ajustements visant à faciliter davantage la résiliation des polices d'assurance, nos agents de surveillance constatent depuis deux ans, une recrudescence importante du taux de délinquance relativement à l'absence d'assurance de responsabilité civile. En effet, avec l'arrivée de la technologie Internet et devant la facilité déconcertante à se procurer un droit d'accès sans assurance, il nous est de plus en plus difficile de vérifier la validité des certificats d'assurance d'autant plus que nos bénévoles et employés ne sont pas formés pour le faire. C'est sans compter sur le temps nécessaire et les coûts administratifs importants associés à nos opérations quotidiennes pour satisfaire les exigences sans cesse grandissantes de l'AMF.

Bref, nous sommes convaincus que la façon actuelle de faire aura, à court terme, un impact négatif important sur notre programme et qu'elle entrainera, à terme, une importante érosion de l'adhésion et son corollaire, une augmentation substantielle des primes. Engagé dans une telle spirale, notre programme est menacé de disparaître, ce qui nous replacera dans le contexte déplorable des années 90 caractérisé par des taux de délinquance exorbitants et des primes d'assurance que nos clubs ne seront plus en mesure de supporter.

Chapitre III

Section I - Article 42

La demande d'une autorisation écrite du ministre pour la tenue de certains événements a suscité beaucoup de questionnement de la part de nos clubs. Il faut savoir que ceux-ci ont déjà les autorisations de circuler où ils ont des sentiers. Ils se questionnent à savoir s'ils devront dorénavant demander une telle autorisation au ministre pour la tenue de leurs activités de collecte de fonds ou caritatives comme les Rally Poker, les journées d'essais de véhicules faites en collaboration avec les concessionnaires, etc. Dans le cas des activités des clubs, il s'agit de randonnée et non d'activité de performance. Pouvez-vous éclaircir ce point dans la loi.

Section I - Article 54

Les véhicules de type auto quad suscitent un intérêt grandissant et certains modèles ont déjà atteint le poids de 852 kg. C'est pourquoi nous vous demandons de porter leur poids maximum à 950 kg.

Nous vous demandons de remplacer la mesure de 1,62 m, pour une largeur maximum de 1,67.64 soit 66 pouces de largeur hors-tout, excluant les rétroviseurs. Cela cadrera davantage avec la réalité actuelle du marché.

La puissance de ces véhicules devrait aussi être réglementée en maximum de chevaux-vapeur HP (force de moteur) plutôt qu'en nombre maximum de cylindrée CC qui, pour sa part, offre beaucoup de latitude pour l'augmentation de la force moteur. Cette industrie de haute technologie est très compétitive pour augmenter sa part de marché.

Section III - Article 68

Monsieur le Ministre, nous vous demandons que tous les sentiers sur terres publiques et faisant partie du réseau structurant soient assortis d'une autorisation de tarification. Il en va de la survie des clubs quads en région qui ont besoin de la contribution des nombreux utilisateurs de ces sentiers pour pouvoir le maintenir en bon état et sécuritaire pour tous.

Nous n'en pouvons plus de dépendre du bon vouloir et de la timidité, de fonctionnaires des ministères concernés, qui font traîner ces dossiers de demande des clubs depuis plusieurs années et qui, conséquemment, ne respectent pas les consignes de leur centrale.

Section III - Article 72, 1°

Nous demandons que la distance maximale de circulation sur le réseau routier soit portée à 2 km et que les techniciens en région cessent d'additionner les kilomètres de plusieurs lieux différents dans une municipalité plutôt que de les considérer séparément. Malheureusement, l'application et l'interprétation de cette mesure de circulation transitoire sur le réseau routier ne sont pas toujours appliquées également.

Les traverses de route sont de plus en plus problématiques et cela est causé par l'augmentation du débit de circulation. Il faudra commencer à prévoir l'aménagement d'infrastructures pour permettre la traverse de ces routes à fort achalandage. Si rien n'est fait, les réseaux seront bientôt morcelés à plusieurs endroits et la façon de développer le tourisme devra être revue.

Section III - Article 73, 5°

Au 2^e paragraphe, le terme « lorsque la modification est peu significative » laisse beaucoup de place à l'interprétation bien que ce soit nous qui l'avions demandé en 2010. Pour notre part, le terme peu significative a pour objectif d'assurer la continuité d'un sentier existant suite à la perte d'un droit de passage, peu importe le détour imposé par cette perte, pourvu qu'il assure la continuité du même sentier.

Section III - Article 76

Nos clubs rencontraient déjà cette règle d'affichage près des points de vente. Mais aujourd'hui, avec la vente des droits d'accès exclusivement en ligne, il n'y a plus de point de vente en région. Comment faire pour rencontrer cette exigence? Il faudrait penser à une solution, plus actuelle, qui pourrait être obligation d'affichage sur les sites web des clubs et des fédérations.

Chapitre V

Article 97 1°

Les inspecteurs seront-ils des patrouilleurs qui s'ajouteront aux agents de la paix, à l'Escouade véhicules hors route et nautique de la Sûreté du Québec et à nos agents de surveillance de sentiers?

Nous sommes en total désaccord et considérons abusif l'énoncé qui suit :

« 1° pénétrer, à toute heure raisonnable, dans les locaux d'un locateur de véhicules hors route ou d'un club d'utilisateurs de véhicules hors route qui aménage ou exploite un sentier, pour examiner et tirer copie des livres, registres, comptes, dossiers et autres documents comportant des renseignements relatifs aux obligations qui leur sont imposées par la présente loi; »

Considérant le fait que le local d'un club quad est, le plus souvent, la résidence privée d'un de ses administrateurs, cet article nous semble invasif, abusif, offensant et intimidant envers nos bénévoles. La seule pensée que ces personnes bénévoles puissent être traitées comme des criminels nous permet d'imaginer l'autodestruction de notre activité.

Nous vous recommandons fortement de laisser le pouvoir des enquêtes criminelles aux forces policières qui en ont déjà le pouvoir en demandant un mandat justifié de la part d'un juge.

Chapitre VII

Code de la sécurité routière – Article 133

Bien que le code de sécurité routière soit modifié pour indiquer le poids maximal des véhicules tout terrain, correspondant à celui d'un moto quad, et des motoneiges on n'y voit nulle part paraître le poids d'un auto quads dans cette modification. Il est absolument nécessaire de l'ajouter.

Règlement sur les véhicules hors route - Article 138

« 11.02. La contribution des propriétaires de véhicules hors route exigible en vertu de l'article 11 de la Loi est fixée à 21 \$ pour un véhicule tout terrain et à 40 \$ pour une motoneige. »

Considérant que notre activité se déroule 12 mois par année et, par le fait même, requiert un entretien et des travaux de terrain plus considérables, nous vous demandons l'équité de la contribution pour l'activité du quad avec celle de la motoneige.

En conclusion

La FQCQ est heureuse du travail qui a été fait dans cette réforme de la Loi sur les véhicules hors route et est d'avis que les demandes de modification qu'elle présente dans le présent document ne pourront que la bonifier.