



- Photo prise en novembre 2019, avant le désaveu du ministre des Transports

Une municipalité peut-elle transformer ses chemins municipaux en pistes de véhicules hors-route ?

Mémoire d'un groupe de citoyens du Canton de Potton adressé aux membres de la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale du Québec

Dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 71, Loi sur les véhicules hors route

Québec, le mercredi le 11 novembre 2020

Aux membres de la Commission de l'environnement et des transports :

Nous vous remercions pour cette opportunité de présenter notre point de vue sur le projet de loi 71 portant sur les véhicules hors route.

Nous sommes un groupe de citoyens du Canton de Potton, dans la belle région des Cantons-de-l'Est.

Nous nous sommes regroupés spontanément quand notre Conseil municipal a déposé un projet de règlement autorisant la circulation des VHR sur quasiment la totalité des chemins municipaux. Il s'agissait d'un deuxième règlement adopté moins d'un an après que le ministre des Transports ait désavoué le premier, le 13 novembre 2019. Citation du ministre :

« Ce n'est pas sécuritaire, d'après nous, de laisser les VHR se promener sur le réseau routier. Le règlement de la municipalité sera donc annulé. »

Le nouveau règlement a été adopté par la municipalité le 2 novembre et devrait entrer en vigueur le 7 décembre à moins d'un nouveau désaveu du ministre.

L'essentiel de notre argumentaire se retrouve dans la lettre adressée hier au ministre, le 10 novembre 2020, et annexée à la présente.

Par rapport au projet de loi, nous nous permettons ces commentaires :

Nous sommes complètement en accord avec :

Les objectifs du projet de loi inscrits à son article 1 :

1. La présente loi a pour objet d'assurer la sécurité du public en encadrant l'utilisation des véhicules hors route ainsi que la circulation en sentier.

Elle vise également à favoriser une cohabitation harmonieuse de la pratique récréative des véhicules hors route avec les activités des autres usagers du territoire ainsi qu'à réduire au minimum les perturbations susceptibles d'en découler (...)

La protection des milieux de vie tel qu'exprimé à l'article 45 :

45. Le conducteur d'un véhicule et ses passagers doivent veiller à ne pas incommoder les autres usagers et les voisins des lieux où le véhicule circule, notamment en provoquant du bruit, de la poussière, de la fumée, une lumière excessive ou des odeurs qu'ils peuvent éviter.

La limitation des vitesses à proximité d'une habitation (article 39) :

39 (...) Malgré ce qui précède, dans les cas où la circulation des véhicules est permise à moins de 100 mètres d'une habitation, d'une installation exploitée par un établissement de santé ou d'une aire réservée à la pratique d'activités culturelles, éducatives, récréatives ou sportives, aucun véhicule ne peut circuler à une vitesse de plus de 50 km/h et, lorsque la circulation est permise à moins de 30 mètres de ces lieux, à plus de 30 km/h.

Le projet de loi est clair quant à la limitation du bruit de ces véhicules :

62. Le conducteur d'un véhicule muni d'un avertisseur sonore doit en faire un usage modéré et réservé à des impératifs de sécurité.

63. Tout véhicule dont l'utilisation est susceptible de provoquer des bruits ou des émanations polluantes doit être muni d'un système d'échappement en bon état de fonctionnement.

Nous comprenons que le projet de loi précise que l'autorisation de circuler sur les chemins publics est exceptionnelle :

72. Sur un chemin public, la circulation des véhicules hors route est interdite.

Les véhicules hors route peuvent cependant : (...)

6° lorsqu'un règlement d'une municipalité édicté en vertu du paragraphe 14° du premier alinéa de l'article 626 du Code de la sécurité routière le permet, sous réserve du pouvoir de désaveu prévu à cet article, circuler sur la chaussée d'un chemin public dont l'entretien est à sa charge sur une distance plus longue que celle prévue aux paragraphes 1° et 4° du présent alinéa, lorsque la municipalité le juge nécessaire pour l'une des fins autorisées par l'un ou l'autre de ces paragraphes, après avoir considéré les enjeux de sécurité;

Nous saluons l'initiative du projet de loi d'obliger les municipalités à procéder à des consultations publiques formelles avant de modifier des distances minimales des sentiers par rapport aux habitations (articles 73 et 94) :

73. À défaut d'une autre distance fixée par un règlement municipal en vertu de l'article 94, la circulation sur sentier est interdite à moins de 100 mètres, ou, pour un sentier aménagé avant le 1er janvier 2012, à moins de 30 mètres d'une habitation, d'une installation exploitée par un établissement de santé ou d'une aire réservée à la pratique d'activités culturelles, éducatives, récréatives ou sportives.

94. Toute municipalité locale peut, par règlement :

1° fixer la distance en deçà de laquelle la circulation des véhicules hors route est interdite suivant l'article 73;

2° aux endroits qu'elle détermine sur les terrains de la municipalité affectés à l'utilité publique, déterminer la vitesse, interdire ou restreindre la circulation des véhicules hors route à certains types de véhicules ou à certaines périodes de temps et, dans ces cas de restriction, déterminer des conditions particulières de circulation.

Avant d'adopter un règlement en vertu du paragraphe 1° du premier alinéa, une assemblée publique portant sur le règlement projeté doit être tenue dans le but d'entendre les citoyens intéressés, de recevoir leurs commentaires écrits et de répondre à leurs questions. La municipalité reçoit également les commentaires écrits jusqu'au 15^e jour suivant celui de la tenue de l'assemblée.

L'assemblée est tenue par une commission présidée par le maire de la municipalité et constituée, outre celui-ci, d'au moins deux membres du conseil désignés par ce dernier. Au plus tard le 15^e jour qui précède la tenue de l'assemblée, le greffier ou le secrétaire-trésorier de la municipalité doit publier, selon la loi qui régit la municipalité, un avis public de la date, de l'heure, du lieu et de l'objet de l'assemblée. 36 Une copie de tout règlement adopté en vertu du paragraphe 1° du premier alinéa doit, dans les 15 jours de son adoption, être transmise au ministre. Ce dernier peut désavouer en tout temps ce règlement ou une partie de celui-ci. Dans ce cas, le règlement ou la partie de celui-ci qui est désavouée cesse d'avoir effet à compter de la date de publication d'un avis de désaveu à la Gazette officielle du Québec ou à toute autre date ultérieure déterminée dans cet avis. Le ministre avise dès que possible la municipalité de sa décision.

Nous vous recommandons enfin que ce processus de consultation formelle décrit à l'article 94 s'applique également quant une municipalité veut adopter un règlement en vertu de l'article 626 du Code de sécurité routière, tel que prévu à l'article 72 du projet de loi.

Nous vous remercions pour votre attention

Michel Trudel, Murielle Parques, Rick Petersen, Manon Barbeau, Guy Langevin,
pour le groupe de citoyens de Potton ayant interpellé le ministre des Transports,
le 10 novembre 2020.

Annexe :

Extraits de la lettre adressée au ministre des Transports du Québec par un groupe de citoyens du Canton de Potton le 10 novembre 2020

Le Conseil municipal du Canton de Potton vient d'adopter le règlement ci-haut mentionné qui s'avère être à toutes fins pratiques le même que celui que vous avez désavoué il y a à peine un an. Sur la base des informations qui suivent, vous serez en mesure de juger que les conditions qui ont présidé à votre désaveu restent identiques sinon pires encore. Nous sommes particulièrement inquiets de la sécurité des usagers de la route et de la quiétude des résidents.

Les seules modifications apportées par rapport au règlement précédent sont :

- 1) **L'exclusion d'une infime partie du territoire du Canton** à son application (exclusion du chemin Ruitter Brook);
- 2) **L'autorisation de circuler en VHR sur les chemins municipaux n'est plus limitée aux seuls citoyens du Canton** (d'où cet attendu de « développement économique et touristique » lié à cette ouverture) ;
- 3) **La circulation des VHR ne serait autorisée que pour « rejoindre un sentier, une station-service ou un autre lieu ouvert au public pour y faire une halte, lorsque l'aménagement de l'emprise de la rue ou du chemin ne permet pas de circuler hors de la chaussée et du fossé et que des obstacles incontournables empêchent de les rejoindre autrement. »**

En réponse à ces modifications, nous nous permettons les commentaires suivants :

- 1- **L'exclusion d'une partie du territoire de Potton** ne modifie en rien la portée de ce règlement. L'infime portion du territoire exclue permet au Conseil d'affirmer que le règlement ne couvre pas la totalité des chemins municipaux du Canton. Cette exclusion semble vouloir faire taire les contestataires du secteur et diviser les opposants.
- 2- **L'autorisation de circuler en VHR sur les chemins municipaux ouverte à tous** est particulièrement inquiétante et la prétention de « développement économique et touristique » est fallacieuse. Les régions réputées pour les activités de VHR et motoneiges ont depuis longtemps organisé et promu les promenades en VHR dans des sentiers aménagés à cette fin ; ce sont sensiblement les mêmes régions qui accueillent les touristes pour des excursions en motoneige. Ces régions ont toutes :
 - Des sentiers balisés ;
 - Des droits de passage pérennes ;
 - Une organisation responsable de l'entretien et de la sécurité des sentiers, et de la discipline de ses membres (les clubs) ;

- Une situation géographique plus au nord (température hivernale et disponibilité des terres de la Couronne)¹;
- Des partenaires touristiques impliqués.

Tous ces points communs ne sont pas présents dans le Canton de Potton.

Les municipalités qui ont inspiré ce règlement à Potton (Saint-Zénon et Saint-Michel-des-Saints dans Lanaudière) sont reconnues pour la pratique de ces sports motorisés et bénéficient d'un vaste réseau de sentiers balisés. Les régions de Lanaudière et de la Mauricie se sont associées pour promouvoir la motoneige sous l'appellation évocatrice de "**Le pays de la motoneige**" et disposent de 4 800 kilomètres de sentiers balisés et entretenus (voir :

<https://www.paysdelamotoneige.ca/fr/>).

Comme le Canton de Potton ne dispose pas de tels sentiers, cette ouverture à la circulation des VHR et motoneiges sur les chemins municipaux ne fera qu'augmenter les risques d'accidents² plutôt que de générer des retombées économiques et touristiques. L'ouverture à tous mettra en péril la sécurité de nos chemins municipaux, la quiétude de nos résidents et les efforts de promotion visant la randonnée pédestre et cycliste sur nos chemins paisibles, efforts que déploient les partenaires touristiques de la région, et en premier lieu Tourisme Cantons-de-l'Est.

- 3- La limitation de la circulation des VTT « aux fins de rejoindre un sentier, une station-service ou un autre lieu ouvert au public pour y faire une halte » n'est qu'un écran de fumée précisément parce que le Canton de Potton ne dispose pas de sentiers balisés pour la pratique de ces sports motorisés. D'autre part, comme il n'y a qu'une seule station-service dans le Canton de Potton et qu'elle est située au centre du territoire, tous pourront prétendre y aller ou en revenir d'où les difficultés de contrôle.**

L'absence de tels sentiers, d'un club représentatif des usagers, et de discipline des usagers nous portent à craindre que de permettre la circulation des VHR sur les chemins municipaux générera des excès (...)

Ce précédent règlementaire - permettre la circulation des véhicules hors-route sur les routes d'une municipalité dépourvue de sentiers - comporte son lot de risques quant à la sécurité et la quiétude des citoyens. Malgré les risques de dérapages, le Conseil n'a pas cru bon de désigner un officier municipal pour contrôler l'application de son règlement, comme le prévoit par exemple le règlement de Saint-Michel-des-Saints, laissant cette

¹ La Route Quad regroupe les régions suivantes : Bas-St-Laurent, Centre du Québec, Lanaudière, Chaudière-Appalaches, Laurentides : <https://www.routequad.ca/>. Les régions touristiques de la Gaspésie, du Lac Saint-Jean et de la Mauricie offrent aussi de bonnes conditions pour la pratique de ces sports motorisés.

² Voir notre annexe relative à la sécurité routière des VHR.

fonction à la Sureté du Québec. Cette ouverture à tous crée des conditions de sécurité et des difficultés de contrôle pires que le premier règlement.

Votre désaveu de la première version de ce règlement a bien évidemment créé un contexte particulièrement difficile pour le Conseil. Et malgré votre désaveu et l'objet particulièrement sensible de ce règlement, le Conseil municipal a adopté cette deuxième version sans consultation publique. De toute évidence, ici, il n'y a pas d'acceptabilité sociale.

Monsieur le Ministre, parce que :

- Il n'y a pas de sentier pour les VHR et les motoneiges sur le territoire du Canton de Potton,
- Il n'y a pas de club représentatif des usagers des VHR pouvant agir à titre d'interlocuteur pour la municipalité et pour discipliner ses membres,
- La circulation des VHR sur la quasi totalité des chemins municipaux du Canton de Potton mettra en péril **la sécurité des usagers** de la route, **la quiétude des résidents**,
- Ce règlement municipal s'avère contraire à l'esprit du projet de loi que vous venez de déposer afin de discipliner ces sports motorisés,
- Permettre la circulation de véhicules hors-route sur la quasi totalité des chemins d'une municipalité ne disposant pas de sentiers pour VHR créera **un précédent risqué** dont pourraient s'inspirer d'autres municipalités,
- Le nouveau règlement de la municipalité du Canton de Potton est essentiellement le même que celui que vous avez désavoué le 13 novembre 2019, (voir pire car il s'étend maintenant à tous et non seulement aux citoyens de Potton pourvus d'une attestation délivrée par la municipalité),

Nous vous demandons de confirmer que le désaveu que vous avez adressé à la municipalité du Canton de Potton pour son premier règlement sur la circulation des VHR sur les chemins municipaux s'applique également à celui qui vient d'être adopté par le Conseil municipal.

Si ce premier désaveu ne peut s'appliquer dans le cas de ce deuxième règlement, pour des raisons d'ordre juridique, nous vous demandons d'exercer votre pouvoir de désaveu à l'égard de ce nouveau règlement dont l'entrée en vigueur est prévue le 7 décembre 2020, et ce tout particulièrement pour des raisons de sécurité routière, pour assurer la quiétude des citoyens, et pour éviter un précédent malheureux.

(...)

Annexe relative à la sécurité routière des VHR

« Les VHR ne sont pas considérés comme des véhicules routiers, cependant **44 % des décès surviennent sur une route**, incluant les carrefours de sentiers avec une route. Cette proportion est très élevée chez les VTT atteignant presque les deux tiers. ».

« Si l'on compare le Québec et l'Ontario, il ressort que le taux de décès par motoneige de même que le taux d'hospitalisation sont deux fois plus élevés au Québec que chez nos voisins. Une saison de motoneige plus courte en Ontario ne peut expliquer à elle seule cet écart entre les deux provinces. D'autres hypothèses d'explication de cet écart pourraient provenir de la configuration des sentiers différente en Ontario ou d'une application plus stricte de la réglementation. Pour les décès en VTT, le taux de décès est 1,5 fois plus élevé au Québec qu'en Ontario pour la période 2000-2006 ». (Nous soulignons).

- **Institut de la Santé publique du Québec**, Mémoire déposé à la Commission parlementaire sur les transports et l'environnement lors des consultations particulières et audiences publiques à l'égard du document intitulé Rapport sur les véhicules hors route – Vers un développement durable de la pratique; 2010, page 4.

https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1062_MemoireCommissionVehiculeHorsRoute.pdf

(...)

Fin des extraits de la lettre adressée au ministre.