

Le 3 mars 2010

Madame Danielle Doyer  
Présidente de la Commission des transports  
et de l'environnement  
Assemblée nationale  
Hôtel du Parlement  
1045, rue des Parlementaires  
2e étage, Bureau 2.53  
Québec (Québec) G1A 1A4

**Objet : Rapport sur les véhicules hors route**  
N/D : 26450 D004 Référence : 146419

Madame la Présidente,

Le Barreau du Québec a pris connaissance du document intitulé « Rapport sur les véhicules hors route – Vers un développement durable de la pratique ». Ce rapport a été déposé à l'Assemblée nationale en novembre 2009 et vise à répondre aux exigences de l'article 87.2 de la *Loi sur les véhicules hors route*<sup>1</sup> (la loi) qui se lit comme suit :

*« Le ministre doit, au plus tard le 29 novembre 2009, faire au gouvernement un rapport sur l'opportunité de maintenir en vigueur, de modifier ou d'abroger l'article 87.1.*

*Ce rapport est déposé par le ministre dans les 15 jours suivants à l'Assemblée nationale ou, si elle ne siège pas, dans les 15 jours de la reprise de ses travaux. La commission compétente de l'Assemblée nationale procède à l'étude de ce rapport. »*

L'article 87.1 de la loi se lit comme suit :

*« Nulle action en justice fondée sur des inconvénients de voisinage ou sur tout autre préjudice lié aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants ne peut être intentée pour des faits survenus entre le 16 décembre 2001 et le 1er mai 2011, lorsque la cause du préjudice allégué est l'utilisation d'un véhicule visé*

---

<sup>1</sup> L.R.Q., c. V-1.2

*par la présente loi, dès lors que ce véhicule circule aux endroits autorisés par la présente loi ou ses règlements.*

*L'action en justice peut néanmoins être intentée contre le conducteur ou le propriétaire d'un véhicule hors route lorsque la cause du préjudice est le non-respect d'une disposition de la présente loi ou d'un règlement pris sous son autorité ou lorsque le préjudice résulte d'une faute intentionnelle ou d'une faute lourde commise par ce conducteur ou par ce propriétaire dans l'utilisation de ce véhicule.*

*À compter du 29 novembre 2006, le premier alinéa ne s'applique qu'aux faits survenus, à partir de cette date, dans les sentiers faisant partie du réseau interrégional établi par un arrêté du ministre publié à la Gazette officielle du Québec. Tout arrêté de modification de ce réseau doit être pris après consultation des conférences régionales des élus intéressées, instituées en vertu de la Loi sur le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (chapitre M-22.1). »*

Au chapitre 5 de la partie I du rapport intitulé « Protection contre certains recours », on peut y lire la conclusion suivante à la page 28:

*« Dans l'optique où des efforts sérieux ont été et continueront d'être déployés afin de diminuer les inconvénients associés à la pratique du VHR, un consensus des régions demande de maintenir en vigueur cette protection contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou liés aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants, notamment afin de permettre aux tables de concertation régionale de poursuivre leurs travaux. L'ensemble des intervenants pourraient ainsi continuer à trouver des solutions novatrices et durables pour mettre en oeuvre des mesures d'atténuation ou déplacer des tronçons de sentiers conflictuels. »*

À plusieurs reprises, le Barreau du Québec a fait part aux autorités gouvernementales de ses vives préoccupations concernant les immunités de poursuite liées à la pratique des véhicules hors route<sup>2</sup>. Le Barreau a déjà eu l'occasion de souligner le caractère très exceptionnel et spécial d'une loi qui suspend les droits de poursuite civile des personnes qui subissent les inconvénients ou les préjudices découlant de l'utilisation par d'autres personnes de véhicules hors route principalement de motoneiges. Le droit de recourir aux tribunaux pour obtenir réparation de préjudices fait partie des droits civils de tout citoyen dans une société comme la nôtre. Par ailleurs, le *Code civil* prévoit certaines règles particulières à la propriété immobilière à l'article 976 :

*« Les voisins doivent accepter les inconvénients normaux du voisinage qui n'excèdent pas les limites de la tolérance qu'ils se doivent, suivant la nature ou la situation de leurs fonds, ou suivant les usages locaux. »*

---

<sup>2</sup> Lettres du bâtonnier du Québec concernant le projet de loi 90 du 6 mai 2005, le projet de loi 9, 24 mai 2006 et le document d'orientation sur les véhicules hors route, le 27 mars 2006

Le Barreau du Québec a toujours été critique des régimes d'immunité qui placent des catégories de citoyens à l'abri de poursuite civile et qui nient aux autres le droit d'exercer un recours judiciaire pour les inconvénients et les préjudices subis. Ce type de législation ne constitue pas, de l'avis du Barreau, une conciliation des droits des uns et des autres, mais plutôt une négation inacceptable de droits de propriétaires riverains au bénéfice des usagers de véhicules hors route, de leur association, de municipalités et d'autres intervenants concernés.

Comme le mentionnait lui-même le Protecteur du citoyen<sup>3</sup> :

*« Le droit de chacun à la jouissance paisible de ses biens et le droit à une audition publique et impartiale par un tribunal indépendant sont, faut-il le rappeler, reconnus par les articles 6 et 23 de la Charte des droits et libertés de la personne. On ne peut pas supprimer ces garanties sans avoir démontré la nécessité d'une telle mesure pour assurer la protection de l'intérêt public. »*

Le Barreau est d'avis qu'une telle justification n'existe toujours pas.

Le Barreau du Québec considère que, dans l'intérêt public, les règles de responsabilité civile extracontractuelle prévues au *Code civil* doivent continuer à s'appliquer surtout à la lumière de la décision de la Cour suprême du Canada dans l'affaire *Ciment Saint-Laurent*<sup>4</sup>, qui a confirmé que des inconvénients de voisinage pouvaient être causés sans qu'il y ait de faute civile, donc même si une loi ou un règlement permet l'activité qui cause des inconvénients.

Dans une société libre et démocratique, on doit laisser les tribunaux assumer leurs responsabilités à cet égard. Nous ne connaissons pas de gouvernement qui aurait adopté, pour des motifs économiques, un régime d'immunité semblable en regard d'une activité récréotouristique. En principe, il pourrait arriver exceptionnellement que l'intérêt public commande une telle immunité si le fonctionnement de la société était gravement compromis ou que la sécurité de l'État était en jeu. Le Barreau soumet qu'une telle situation n'existe tout simplement pas.

En prolongeant le régime d'immunité de poursuite, on enlève une source importante de pression susceptible d'amener les divers intervenants concernés à trouver des solutions ou des mesures respectueuses des droits de chacun. On fait donc supporter aux propriétaires riverains tous les effets négatifs de l'immunité de poursuite.

Par ailleurs, les tables de concertation, sous la supervision du comité consultatif, sont notamment chargées de régler les problèmes des emprises ferroviaires désaffectées. Il est possible que pour régler la problématique des emprises ferroviaires il soit décidé de déverser ailleurs le flot de circulation des motoneiges qui s'y trouve. Les citoyens riverains des nouveaux sentiers qui s'estiment lésés seront-ils placés devant un fait accompli sans avoir eu l'occasion de donner au préalable leur version des faits aux autorités publiques? Le problème devient encore

<sup>3</sup> Commentaires du Protecteur du citoyen présentés à la Commission des transports et de l'environnement, mars 2006

<sup>4</sup> *Ciment Saint-Laurent c. Barrette*, 2008 C.S.C. 64

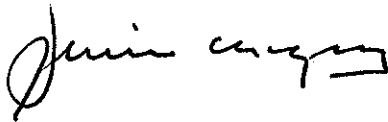
plus flagrant si l'on confie à ce même comité le soin de traiter les plaintes de ces victimes. Le simple citoyen risque alors de se buter au consensus intervenu entre les membres des tables ou du comité. Remettre le sort des victimes entre les mains de ceux-là mêmes qui ont concouru à ces problèmes semble de toute évidence inadéquat.

Avec le projet de loi 90 de 2005, le gouvernement devait suspendre temporairement, pour une période de seize mois, le droit de poursuite des personnes qui subissent les inconvénients de la pratique des véhicules hors route. Avec le projet de loi 9 de 2006, le gouvernement se donnait un délai additionnel de 5 ans pour trouver des solutions satisfaisantes de cohabitation entre les usagers et les citoyens riverains. On envisage maintenant, dans le cadre du Rapport sur les véhicules hors route de novembre 2009, de prolonger à nouveau ce délai d'immunité pour une période qui n'est pas définie. Selon le Barreau, ces attermoiments n'ont plus de raison d'être.

Afin de préserver les principes démocratiques de vie en société et les droits fondamentaux, le Barreau demande au gouvernement de s'abstenir de prolonger à nouveau les immunités de poursuite au-delà du 1<sup>er</sup> mai 2011, tout en continuant à favoriser les discussions et la concertation entre les parties concernées afin d'atteindre une cohabitation harmonieuse des citoyens.

Nous vous prions de recevoir, Madame la Présidente, nos plus cordiales salutations.

Le bâtonnier du Québec,



Pierre Chagnon

PC/jm

Référence : 0160