

Projet de loi 121
Consultations particulières et audiences publiques

Regroupement des citoyens de St-Zénon

Novembre 2010

Mémoire pour la Commission des transports et de l'environnement

- 1-Situation particulière à St-Zénon
- 2-Opinion sur certains articles de la Loi sur les véhicules hors route et du projet de loi 121
- 3-Position du Regroupement des citoyens de St-Zénon et conclusion

Le Regroupement des citoyens de St-Zénon apprécie et remercie la Commission pour l'invitation à participer aux audiences publiques tenues à l'égard du projet de loi 121.

SITUATION PARTICULIÈRE À ST-ZÉNON

Depuis 2006, nous appuyons les citoyens qui ont dû se rendre en Cour supérieure et en Cour d'appel afin de défendre leurs droits de propriétaires. Les jugements rendus par ces 2 cours leur ont donné raison et ont reconnu que la municipalité n'avait pas le pouvoir d'exproprier pour un sentier de VHR. "Il appartient aux commerçants de s'établir à proximité des sentiers, et non l'inverse." Ces jugements font jurisprudence au Québec.

En mars 2010, deux membres du Regroupement ont participé à la Commission parlementaire à Québec. Un mémoire a été déposé. On a bien expliqué la situation vécue chez nous, décrivant l'implication de la municipalité dans le processus d'expropriation et l'abus de pouvoir des intervenants qui ont élaboré et construit ce sentier. Le conseil municipal a ensuite utilisé son droit de légiférer sur les chemins municipaux, punissant ainsi tous les citoyens en autorisant les VHR sur les rangs et sur la rue principale (route 131), à 5 mètres des maisons. Monsieur le ministre délégué aux transports, Norman MacMillan, à la Commission parlementaire, s'est engagé formellement à régler le problème particulier du rang St-François. Il a mandaté Mme Stéphanie Cashman- Pelletier pour trouver une solution.

En avril 2010, nous avons été convoqués par Mme Cashman-Pelletier à une rencontre au bureau du Ministère des transports de Joliette avec d'autres intervenants concernés par ce dossier. Après discussion, il a été convenu de trouver une firme indépendante afin de relocaliser ce sentier.

En octobre 2010, nous avons rencontré M. Bruno Boucher de la firme URLS Gaspésie. Il est venu à St-Zénon, rencontrer des intervenants qui ont dû répondre à son questionnaire afin d'avoir une idée plus claire de la problématique. Il a étudié les cartes et visité sommairement notre région. Il devrait revenir en novembre pour une visite plus approfondie sur le terrain afin de trouver une alternative au tracé du rang St-François.

Le processus de règlement est déjà enclenché et nous espérons que la solution soit trouvée dans le plus bref délai possible car ces riverains subissent des inconvénients depuis déjà 6 ans et n'envisagent pas de passer un autre hiver à tolérer ces nuisances qui affectent leur santé et leur qualité de vie.

Tant que le Ministère des Transports permettra aux municipalités de régler la circulation sur les chemins municipaux, les riverains seront incommodés par la circulation des VHR sur leur perron, souvent à 7 mètres, ce qui est loin de respecter vos normes.

OPINION SUR CERTAIN ARTICLES DE LA LOI SUR LES VÉHICULES HORS ROUTE ET DU PROJET DE LOI 121.

En ce qui concerne la **Loi sur les véhicules hors route** et le **projet de loi no 121**, voici notre opinion sur certains articles de ces lois que nous avons étudiés sommairement :

1) Entente des clubs avec les propriétaires privés article no 9 et 15 - 1^e alinéa

Quelles vérifications sont faites concernant les clubs et les ententes signées par les propriétaires privés? Quant un sentier passe sans autorisation, qui a le mandat de corriger cette infraction? Nous en avons parlé à la Sûreté du Québec qui a dit que la contravention irait à l'utilisateur alors que c'est le club qui a la responsabilité du droit de passage.

2) Distance des habitations article 12

C'est bien que le Ministère établisse des normes de distance des habitations sur les sentiers interrégionaux mais le pouvoir donné aux municipalités de régler la circulation des VHR sur les chemins municipaux cause des nuisances et compromet la qualité de vie des riverains. Souvent les VHR passent à 7 mètres des habitations ce qui est loin des normes gouvernementales de 30 mètres. Même si vous suggérez 100 mètres dans le projet de loi, ça n'améliorera pas la situation dans les sentiers locaux. Sur la rue Principale (route 131), dans le village, les Quads passent à 5 mètres des habitations.

3) Couvre feu article 12.2

Des normes sont déjà établies afin d'interdire la circulation entre 22h et 6 h du matin. Ce règlement doit être appliqué par la Sûreté du Québec mais les policiers ont d'autres occupations et n'ont pas toujours le temps ni les effectifs pour surveiller, surtout la fin de semaine ou la circulation des VHR est beaucoup plus importante.

4) Aucun recours contre les clubs article 14

Pourquoi les clubs sont-ils protégés contre des recours civils quand un préjudice peut être causé par un défaut d'aménagement, de signalisation ou d'entretien? C'est leur responsabilité d'aménager des sentiers sécuritaires et bien balisés. Il faudrait que les clubs soient imputables. Pourquoi leur accorder cette immunité quand vous l'enlevez si facilement aux riverains, et ce jusqu'en décembre 2017, d'après l'article 87.1 du projet de loi 121.

5) Circulation sur les sentiers article 33

Les propriétaires privés sont souvent incommodés d'accorder un droit de passage. Quand le sentier divise la terre en deux (2), le propriétaire n'est pas autorisé à le traverser. Celui-ci doit prendre une assurance responsabilité pour se protéger en cas d'accident. Tout ça représente une charge financière supplémentaire pour le propriétaire car les clubs ne veulent pas payer ces

frais. Le seul qui n'est plus chez lui est le propriétaire qui ne peut plus profiter de sa terre : interdiction d'y circuler et de traverser. Le sentier représente une barrière infranchissable. Si tu veux circuler sur ta propre terre, tu dois avoir une carte de membre d'un club. Et si vous retirez un droit de passage, vous avez droit à des menaces de la part du ou des commerçants qui tirent profit de ces activités. Les clubs n'offrent aucune compensation financière. Vous vous targuez des retombées économiques importantes des VHR. Pourquoi les clubs ou commerçants, qui profitent depuis plus de 30 ans de ces retombées, n'ont pas investi une partie de ces argents pour acheter des terrains afin de créer des sentiers permanents. Ils ont toujours profité du bien vouloir des privés et prospéré grâce à eux. Aujourd'hui, la circulation des VHR se fait souvent sur les chemins municipaux car si un propriétaire retire le droit de passage, tout le sentier est coupé. Nous en sommes là à cause de l'abus de gestionnaire de club.

6) **Nommer un médiateur article 45**

La problématique à St-Zénon résulte des pouvoirs grandissants et non-encadrés accordés aux municipalités, de l'abus de pouvoir des élus municipaux et de l'arrogance de certains dirigeants de club qui se croient tout permis : changement de l'emprise du sentier, coupe de bois, passage sans autorisation, menace et chantage. Souvent des travaux sont faits sans l'autorisation du propriétaire, ni même de l'Environnement ni de la Faune. Croyez-vous vraiment qu'un médiateur puisse apporter une solution valable dans des cas comme ceux là? Allons-nous payer de nos impôts pour toutes les médiations à la grandeur du Québec? Ne serait-il pas préférable de prévenir en planifiant et en implantant ces sentiers sur les terres publiques?

7) **Contribution des propriétaires de véhicules hors route nouvel article 491 du projet de loi 121**

Nouvelle contribution des propriétaires de VHR pour l'établissement ou le maintien de programme d'aide financière visant l'assistance de clubs d'utilisateurs de VHR, le développement et l'entretien des infrastructures pour ces véhicules ou la protection de la faune et des habitats fauniques.

Cette contribution sera chargée lors de l'immatriculation. Tous les propriétaires devront la payer même ceux qui ne circulent jamais sur des sentiers de club. Qu'en est-il du principe de l'utilisateur-payeur? Pourquoi payer pour des infrastructures qu'ils n'utilisent pas?

La SAAQ versera cette contribution au « **Fonds des réseaux de transport terrestre** ». Qu'en est-il de la protection des citoyens en cas de blessures causées par des VHR sur les routes ouvertes à ces véhicules? Suite à des reportages télévisés, nous avons appris que la SAAQ ne couvre pas les accidents causés par des VHR. Nous n'approuvons pas la circulation des VHR sur les voies publiques mais tant que vous l'autoriserez, il serait nécessaire que la SAAQ couvre les dommages corporels.

8) **Prolongation du moratoire projet de loi 121 article 87.1**

Ce moratoire brime les droits fondamentaux des citoyens du Québec qui subissent les inconvénients et les nuisances de la circulation des VHR. Ce qui était une mesure d'exception devient de plus en plus une habitude. Les tables de concertation n'ont pas donné le résultat escompté. La réponse de Mme Chantal Duval, représentante des CRÉ à la Commission parlementaire, à la question de M. MacMillan à savoir ce qui en était avec le problème des privés a été celle-ci : " Les CRÉ du Québec ont résolu de ne pas parler de ce problème à cette Commission ". Belle politique de l'autruche quand nous savons que c'est le cœur du débat !!!

Les retombées économiques semblent beaucoup plus importantes pour le gouvernement que d'assurer aux citoyens une qualité de vie, la quiétude et le respect des droits fondamentaux de tous, avec justice et équité. Tous les québécois devraient être égaux et ne pas faire les frais de politiques inéquitables.

POSITION DU REGROUPEMENT DES CITOYENS DE ST-ZÉNON ET CONCLUSION

Nous avons formé notre regroupement pour défendre les droits des citoyens.

Nous n'avons jamais été d'accord avec la Loi sur les VHR, qui brime des droits et nous n'appuierons certainement pas le projet de loi 121 qui en prolongera la durée. Nous trouvons cette loi aberrante et inéquitable.

Le vrai problème se trouve au niveau des ministères qui accordent trop de pouvoirs aux municipalités sans les encadrer et sans tenir compte des conséquences néfastes sur la vie des citoyens.

Au niveau local, le Regroupement des citoyens continuera ses interventions tant et aussi longtemps que des solutions ne soient trouvées. Nous espérons que l'intervention déjà commencée apportera une solution satisfaisante pour tous et nous remercions M. Norman MacMillan pour son engagement pris à la Commission parlementaire.

Nous espérons aussi que la considération portée à notre groupe et la recherche de solutions acceptables sera étendue à tous les québécois qui subissent des nuisances causées par les VHR.