

Le 9 novembre 2010

Monsieur Norman MacMillan  
Ministre délégué aux Transports  
Ministère des Transports  
Place Haute-Ville  
700, boul. René-Lévesque Est  
29e étage  
Québec (Québec) G1R 5H1

**Objet : *Projet de loi no 121 intitulé *Loi visant à améliorer la cohabitation entre les riverains de sentiers et les utilisateurs de véhicules hors route ainsi que la sécurité de ces utilisateurs****  
**Notre dossier : 26410 D004      Référence : 154197**

Monsieur le Ministre délégué aux Transports,

Le Barreau du Québec est intervenu à plusieurs reprises pour faire part au législateur de ses préoccupations au sujet de la cohabitation entre les riverains de sentiers et les utilisateurs de véhicules hors route. De fait, c'est la quatrième fois que cette question revient pour discussion depuis l'entrée en vigueur des dispositions de la loi visant à contrer certains des effets de la décision de la Cour supérieure rendue dans l'affaire du *Petit Train du Nord*<sup>1</sup>.

Le Barreau du Québec est ainsi intervenu en 2005 sur le projet de loi no 90<sup>2</sup>, en 2006 sur le projet de loi no 9<sup>3</sup> et sur le document d'orientation de 2006<sup>4</sup>. Plus récemment, le Barreau a comparu en commission parlementaire au printemps dernier sur le même sujet<sup>5</sup>. En outre, le Barreau a proposé aux membres de la

---

<sup>1</sup> *Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire « Petit Train du Nord » c. Laurentides (Municipalité régionale de comté des)*, [2005] R.J.Q. 116.

<sup>2</sup> Lettre du bâtonnier du Québec Denis Mondor adressée à madame Julie Boulet, ministre déléguée aux Transports, 6 mai 2005.

<sup>3</sup> Lettre du bâtonnier du Québec Stéphane Rivard adressée à madame Julie Boulet, ministre déléguée aux Transports, 24 mai 2006.

<sup>4</sup> Lettre de la bâtonnière du Québec Madeleine Lemieux adressée à madame Julie Boulet, ministre déléguée aux Transports, 27 mars 2006.

<sup>5</sup> Consultations particulières et auditions publiques dans le cadre de l'étude du document intitulé « Vers un développement durable de la pratique », 10 mars 2010; lettre du bâtonnier

---

Commission des transports et de l'environnement, le 31 mars dernier, un mécanisme d'arbitrage obligatoire qui n'a pas été retenu dans le projet de loi 121. Vous trouverez ci-joint copie de toutes ces interventions.

Certaines des préoccupations exprimées par le Barreau du Québec à ces diverses occasions demeurent entières après avoir pris connaissance du projet de loi no 121. En effet, le Barreau estime que certaines des dispositions proposées ne sont pas de nature à réellement améliorer la cohabitation entre les riverains des sentiers et les utilisateurs de véhicules hors route, même si le projet dans sa forme actuelle représente quant à certains aspects un pas dans la bonne direction.

Les principales préoccupations du Barreau du Québec sont de cinq ordres gravitant autour des thèmes suivants :

- La distance de 100 mètres des habitations (art. 3 du projet de loi);
- La possibilité pour toute municipalité de passer outre, par règlement, à la limitation des heures de circulation des véhicules hors route prévue au nouvel article 12.2 de la *Loi sur les véhicules hors route* (art. 4 du projet de loi);
- L'efficacité du mécanisme de traitement des plaintes et de la médiation (art. 9 du projet de loi);
- Le prolongement de l'immunité de poursuite jusqu'en 2017 (art. 20 du projet de loi);
- La modification à un règlement par voie législative (art. 35 à 49 du projet de loi).

### 1) L'article 3

La volonté du gouvernement d'assurer une plus grande distance entre les habitations, les établissements de santé, les écoles, etc. pour la porter à 100 mètres plutôt qu'à 30 mètres est de nature à favoriser la cohabitation entre riverains et utilisateurs de véhicules hors route.

Vu l'échéance du 31 décembre 2011, l'article pourrait cependant être une incitation à presser le pas pour l'aménagement à court terme de nouveaux sentiers sans égard à la norme de distance minimale de 100 mètres.

La deuxième phrase de l'ajout proposé à l'article 12 de la *Loi sur les véhicules hors route* pourrait avoir pour conséquence, en tout temps et même après le 31 décembre 2011, de rapprocher le tracé d'un sentier d'une habitation ou d'un autre établissement visé à l'article 12 de la *Loi sur les véhicules hors*

*route* dans la mesure où « le tracé est changé de façon peu significative ». Si cette phrase, ambiguë s'il en est, devait être maintenue, il devrait être ajouté à ce paragraphe ce qui suit : « En aucun cas, le tracé ainsi modifié ne devra être implanté à une distance inférieure à celle qui existait au moment du changement de tracé, 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. ». Ceci pour éviter qu'un sentier qui passait, par exemple, à 150 mètres d'une maison d'habitation ne se rapproche à 30 ou 40 mètres de celle-ci à l'occasion d'un changement de tracé jugé peu significatif. Ne pas apporter la modification suggérée pourrait placer des justiciables dans une situation difficile puisqu'on pourrait leur opposer a) l'immunité de poursuite prévue à l'article 87.1 de la *Loi sur les véhicules hors route* et b) que le changement de tracé était peu significatif. Dans ce dernier cas, le résident n'aurait aucun forum vers lequel se tourner pour tenter de démontrer que le changement d'emprise était en réalité très significatif pour lui.

## 2) L'article 4

L'article 4 du projet de loi introduit un nouvel article 12.2 à la *Loi sur les véhicules hors route* qui se lirait comme suit :

*« Sous réserve des dispositions d'un règlement que peut prendre une municipalité, la circulation d'un véhicule hors route n'est permise dans les lieux énumérés aux paragraphes 1° à 4° de l'article 12.1 qu'entre 6 h et 24 h.*

*La circulation des véhicules hors route n'est pas restreinte aux heures prévues au premier alinéa dans la région administrative du Nord-du-Québec, dans le territoire de la Municipalité régionale de comté du Golfe-du-Saint-Laurent et dans toute autre région ou tout autre territoire déterminé par règlement du ministre. »*

L'imposition d'un couvre-feu entre minuit et 6 heures est un ajout important à la *Loi sur les véhicules hors route* dont il faut féliciter le gouvernement. Par contre, et en admettant un statut particulier pour le Nord-du-Québec et la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent, si on n'y prend garde, deux brèches pourront être facilement ouvertes dans cette disposition qui de toute évidence vise à assurer la quiétude des résidents.

La première de ces brèches permettra au ministre des Transports, par règlement du ministre et non du gouvernement (voir l'article 11 du projet de loi à ce propos), d'étendre à d'autres régions, MRC ou municipalités, l'exception que la loi octroie d'emblée à la région administrative du Nord-du-Québec et à la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent. Il sera très difficile au ministre de résister aux demandes qui seront faites par des régions ou territoires soucieux d'étendre chez eux le privilège octroyé par la loi à ces dernières.

---

D'autre part, le pouvoir de réglementation octroyé aux municipalités, s'il n'est pas autrement balisé, pourrait permettre à celles-ci d'autoriser la circulation des véhicules hors route durant la nuit. En effet, l'article 4 du projet de loi donne toute latitude aux municipalités pour adopter une réglementation en ce sens.

Or, le paragraphe 3 de l'article 8 de la *Loi sur les véhicules hors route* prévoit qu'en cas de conflit entre un règlement du gouvernement et un règlement d'une municipalité, le premier prévaut. Les heures de circulation ne sont pas prévues dans un règlement du gouvernement, mais bien dans la loi. Et celle-ci accompagne la disposition spécifique sur cette question d'un pouvoir réglementaire non limitatif donné aux municipalités.

De là à ce que s'installe une disparité entre les municipalités sur les heures de circulation, il n'y a qu'un pas qu'il sera difficile d'éviter de franchir si le projet de loi n'est pas amendé pour en retirer les mots « sous réserve des dispositions d'un règlement que peut prendre une municipalité ». Les municipalités seraient ainsi privées du droit d'établir des heures de circulation différentes de celles prévues au nouvel article 12.2 de la *Loi sur les véhicules hors route*. Resterait toujours la possibilité pour les régions ou les municipalités de s'adresser au ministre pour obtenir un règlement étendant à leur territoire le privilège octroyé à la région administrative du Nord-du-Québec et à la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent.

Par contre, la discrétion donnée aux municipalités, si elle devait être maintenue, nous apparaîtrait être de nature à porter atteinte à l'équilibre recherché pour améliorer la cohabitation entre les riverains de sentiers et les utilisateurs de véhicules hors route.

De plus, l'article 12 du projet de loi, qui aurait pour effet d'introduire un nouvel article 47.2 à la *Loi sur les véhicules hors route*, nous amène à conclure que ce pouvoir réglementaire s'applique à la fois aux municipalités locales et aux MRC. En effet, cet article octroie à ces dernières un pouvoir de réglementer les heures pendant lesquelles la circulation de véhicules hors route est permise. Il s'agit du même pouvoir que celui octroyé, en termes plus ambigus, aux municipalités locales par le premier membre de l'article 12.2 proposé. On comprend que ce règlement d'une MRC pourra avoir préséance sur le règlement d'une municipalité locale « pouvant affecter les heures pendant lesquelles la circulation des véhicules hors route est permise ». Mais dans un cas comme dans l'autre, le pouvoir octroyé soit aux MRC, soit aux municipalités locales, pourrait permettre la circulation des véhicules hors route entre minuit et 6 heures.

On nous répondra que le ministre des Transports bénéficiera dorénavant d'un pouvoir de désaveu tant d'un règlement adopté par une MRC que d'un

---

règlement adopté par une municipalité locale. Nous sommes toutefois enclins à croire qu'il ne s'agit que d'un pouvoir de façade qui ne doit tromper personne. En effet, ce pouvoir de désaveu n'est aucunement encadré par la loi contrairement à ce qui se fait dans d'autres domaines, comme dans celui de l'aménagement et de l'urbanisme. Dans ce contexte, quel critère utilisera le ministre pour utiliser ce pouvoir de désaveu? La loi n'en formule aucun. La réticence à intervenir à l'encontre de la volonté des élus régionaux et locaux n'en sera que plus forte lorsque le ministre sera confronté à une vague de règlements du même type qui aura pour effet d'emporter en un rien de temps la volonté pourtant clairement exprimée du législateur d'interdire la circulation de tels véhicules entre minuit et 6 heures.

Enfin, le Barreau s'interroge sur la pertinence de prévoir un mécanisme de consultation et de contrôle par le ministre qui s'inspire de ce qui est prévu dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* pour les schémas d'aménagement et de multiplier ainsi les encadrements des régimes réglementaires municipaux (art. 13). On devrait plutôt tendre à une réelle uniformité en ce domaine.

### 3) L'article 9

Il est heureux que le gouvernement ait décidé de proposer d'ajouter le chapitre V.1 à la *Loi sur les véhicules hors route*. Ce chapitre porte sur le traitement des plaintes et la médiation. Mais le Barreau du Québec croit que ce chapitre ne va pas assez loin.

Déjà le Barreau, dans une lettre du 31 mars 2010, proposait, après s'être déclaré opposé à la prolongation de l'immunité de poursuite, l'introduction d'un mécanisme d'arbitrage.

La *Loi sur les véhicules hors route* prévoirait donc au nouvel article 45.1 que :

*« Le ministre établit un processus de traitement des plaintes fondées sur des inconvénients de voisinage ou sur tout autre préjudice lié aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants et pour lesquelles aucune action en justice ne peut être entreprise en application des dispositions de la présente loi.*

*Le processus peut être administré par toute personne désignée par le ministre. »*

Par ailleurs, le premier alinéa de l'article 45.2 ajouterait ce qui suit :

*« Si aucune entente ne résulte du processus de traitement des plaintes, le plaignant peut demander à la personne désignée pour*

---

*administrer le processus de nommer un médiateur pour tenter de régler le différend.*

[...]»

Les articles 45.1 à 45.12 tels que proposés témoignent d'une volonté de faire justice aux riverains de sentiers de véhicules hors route et à rétablir dans une certaine mesure l'équilibre rompu par l'introduction, en 2005, ou par le maintien subséquent de l'immunité de poursuite. Il vaut mieux cela que rien.

Mais par contre, quelle sera l'efficacité concrète de ce mécanisme dans le cas où les parties ne s'entendent pas? Quelle pression pourra-t-on exercer sur les usagers, associations de motoneigistes, municipalités pour en arriver à une entente en l'absence de recours judiciaire ou de recours en arbitrage? Quels remèdes concrets seront offerts aux propriétaires riverains si les usagers, associations ou municipalités refusent de remédier aux inconvénients de voisinage ou à tout autre préjudice subi? Il ne faut pas oublier qu'un riverain qui se juge importuné peut avoir en face de lui une organisation puissante, un club important d'utilisateurs de véhicules ou une municipalité qui a fait le choix de donner son entier appui aux utilisateurs de ce type de véhicules. Les pouvoirs donnés au médiateur en pareil cas, même s'ils constituent un pas en avant, ne peuvent rétablir à eux seuls l'équilibre au même titre que ce que pourrait faire une Cour de justice ou à tout le moins un arbitre.

Le Barreau est très favorable aux modes non judiciaires de résolution des différends et à la justice participative. Cependant, l'efficacité d'une telle approche est très sérieusement compromise dès lors que l'on fait perdre à la partie plaignante le droit de recours aux tribunaux ou à un mécanisme contraignant comme l'arbitrage, tel que nous l'avions proposé dans la lettre que le Barreau du Québec adressait à la présidente de la Commission des transports et de l'environnement le 31 mars 2010, dont copie ci-jointe.

Dans l'intervalle, nous aurions souhaité que la loi fasse écho aux observations, conclusions et recommandations de la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre de l'étude réalisée conformément à l'article 87.2 de la *Loi sur les véhicules hors route*. Dans ses commentaires relativement à l'article 87.1 de cette loi, la Commission s'exprimait ainsi :

*« À la lumière des avis donnés par les participants aux consultations particulières, les parlementaires s'entendent sur l'importance de mettre en place un mécanisme de règlement des différends indépendant. En ce sens, ils discutent de la possibilité d'implanter un projet-pilote pour une période de six ans. Il s'agirait d'un exercice en deux étapes. D'abord, en cas de plainte, le recours à un processus de médiation serait offert, avec le concours des tables de concertation régionales conduites par les conférences régionales des élus. Si cette*

---

*tentative de médiation échouait, un arbitre pourrait être nommé par le ministère des Transports afin de trouver une solution au conflit. »*

Malheureusement, on ne retrouve dans la loi aucun écho de ce commentaire empreint de sagesse. Au contraire, le projet de loi ne laisse place à aucune initiative ni aucune expérience d'arbitrage.

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

#### 4) L'article 20

L'article 20 du projet de loi prolongerait l'immunité de poursuite prévue à l'article 87.1 de la *Loi sur les véhicules hors route* jusqu'au 1<sup>er</sup> décembre 2017, ce qui est, de l'avis du Barreau du Québec, déplorable.

Avec le projet de loi no 90 de 2004, le gouvernement devait suspendre temporairement, pour une période de 16 mois, le droit de poursuite des personnes subissant les inconvénients de l'usage des véhicules hors route. Avec le projet de loi no 9 de 2006, le gouvernement se donnait un délai additionnel de cinq ans pour trouver des solutions satisfaisantes de cohabitation entre les usagers et les citoyens riverains. On envisage maintenant de prolonger à nouveau l'immunité pour une période supplémentaire de six ans.

Cette immunité pour le bénéfice d'une catégorie de citoyens va à contre-courant des mouvements d'affirmation et de reconnaissance des droits et libertés voulus par l'Assemblée nationale qui, en 1975, a adopté une *Charte des droits et libertés de la personne* à laquelle le législateur a conféré un statut quasi constitutionnel et qui a, en 1991, adopté un nouveau *Code civil du Québec* qui a réaffirmé et actualisé ces droits civils au bénéfice de tous les membres de la société.

Rappelons aussi les commentaires du Protecteur du citoyen présentés à la Commission des transports et de l'environnement en mars 2006 :

*« 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. »*

---

Dans une société de droit comme la nôtre, il importe que tous les citoyens disposent, de façon égale, de mécanismes leur permettant de se faire entendre. Le recours aux tribunaux représente une garantie ultime de faire reconnaître ces droits par un tiers indépendant. Dans le cas présent, la démonstration demeure à faire que maintenir une immunité de poursuite en faveur des utilisateurs de véhicules hors route est essentielle pour assurer la protection de l'intérêt public.

Dans l'état actuel des choses, prolonger l'immunité de poursuite est un constat d'échec des mesures mises en place par le législateur dans la foulée du jugement du *Petit Train du Nord*. Cette décision témoigne de plus soit d'un manque de confiance dans la capacité de la loi à policer les comportements des utilisateurs de tels véhicules pour assurer la cohabitation avec les riverains de sentiers, soit d'un manque de confiance dans la sagesse des tribunaux.

Soulignons de plus l'incohérence de cette disposition du projet de loi quant à l'immunité de poursuite par rapport à la *Loi sur le développement durable* adoptée par l'Assemblée nationale. Celle-ci a introduit à la *Charte des droits et libertés de la personne* l'article 46.1 qui clame haut et fort le droit de toute personne, dans la mesure et suivant les normes prévues par la loi, de vivre dans un environnement sain et respectueux de la biodiversité. Assurer un équilibre entre les droits des usagers des véhicules hors route et les droits des riverains de sentiers serait une façon de traduire ce droit à un environnement sain. Cet équilibre présentement n'existe pas et continuera à ne pas exister si l'article 20 du projet de loi devait être adopté tel quel.

De plus, le droit de recourir aux tribunaux pour obtenir réparation de préjudices fait partie des droits civils de tout citoyen. Le *Code civil du Québec* prévoit aussi 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 tolérance qu'ils se doivent, suivant la nature ou la situation de leur fond ou suivant les usages locaux. »*

La prolongation de l'immunité de poursuite va à contre-courant de tout ce qui précède.

Au fil des ans, le Parlement a pourtant abrogé les articles 121 et 122 de la *Loi sur les mines* qui empêchaient ou limitaient des poursuites civiles contre les exploitants de fonderie et d'affinerie de métaux et l'article 427, paragraphe 18 de la *Loi sur les cités et villes* qui faisait de même, selon d'autres modalités, pour protéger les exploitants de fabrique de pâtes et papiers. On pouvait penser qu'enfin le législateur cesserait de conférer des immunités de poursuite à certaines catégories de citoyens. Nous sommes extrêmement déçus d'assister à une renaissance de ces immunités d'un autre âge.

---

Pour le Barreau du Québec, il est socialement dangereux de banaliser cette mesure extraordinaire qu'est la suspension du droit de se pourvoir en justice. Une banalisation de cette mesure pourrait éventuellement amener l'État à la reproduire dans d'autres contextes, que ce soit par exemple à des fins d'efficacité ou d'économie. Nous ne connaissons aucun endroit dans le monde industrialisé où le droit d'accès aux tribunaux aurait été suspendu pour favoriser l'usage de véhicules hors route.

#### 5) Les articles 35 à 49

Dans un commentaire du 9 avril 2010 sur le projet de loi no 88<sup>6</sup>, le Barreau du Québec s'est déjà prononcé sur l'usage de la loi pour modifier un règlement et sur la confusion entre le pouvoir législatif et le pouvoir exécutif qui peut en résulter. Or, les articles 35 à 49 du projet de loi no 121 utilisent ce même procédé à l'égard du *Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers*. Le Barreau du Québec ne souscrit pas à cette façon de procéder.

En conclusion, afin de préserver les principes démocratiques de vie en société et les droits fondamentaux, le Barreau du Québec demande au gouvernement de s'abstenir de prolonger l'immunité de poursuite prévue à l'article 87.1 de la *Loi sur les véhicules hors route* au-delà du 1<sup>er</sup> mai 2011. Si, malgré l'opposition du Barreau du Québec, le gouvernement décidait de reconduire l'immunité pour une période de temps limitée, un recours alternatif devrait être prévu au bénéfice des résidents subissant des préjudices découlant de l'usage des véhicules hors route. Ce recours pourrait alors prendre la forme d'un mécanisme d'arbitrage obligatoire, tel que le Barreau du Québec le suggérait dans sa lettre du 31 mars 2010.

---

<sup>6</sup> *Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement concernant la gestion des matières résiduelles et modifiant le Règlement sur la compensation pour les services municipaux fournis en vue d'assurer la récupération et la valorisation de matières résiduelles.*

---

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Ministre délégué, l'expression de nos sentiments respectueux.

Le directeur général,



Claude Provencher, LL.B., MBA

CP/jm

- p. j. Lettre du bâtonnier du Québec Denis Mondor adressée à madame Julie Boulet, ministre déléguée aux Transports, 6 mai 2005.  
Lettre du bâtonnier du Québec Stéphane Rivard adressée à madame Julie Boulet, ministre déléguée aux Transports, 24 mai 2006.  
Lettre de la bâtonnière du Québec Madeleine Lemieux adressée à madame Julie Boulet, ministre déléguée aux Transports, 27 mars 2006.  
Lettre du bâtonnier du Québec Pierre Chagnon adressée à madame Danielle Doyer, présidente de la Commission des transports et de l'environnement, 3 mars 2010.  
Lettre du bâtonnier du Québec Pierre Chagnon adressée à madame Danielle Doyer, présidente de la Commission des transports et de l'environnement, 31 mars 2010.



Barreau du Québec

Cabinet du bâtonnier

Montréal, le 6 mai 2005

Madame Julie Boulet  
Ministre déléguée aux Transports  
Gouvernement du Québec  
700 boul. René-Lévesque Est  
29<sup>ième</sup> étage  
Québec, QC  
G1R 5H1

**Objet :** **Projet de loi 90- *Loi sur les véhicules hors route* » - Règlement sur les véhicules hors route et modifiant le Règlement sur la motoneige et le Règlement sur les véhicules tout terrain**  
Dossier : 6091-0002

Madame la Ministre,

Le Barreau du Québec désire vous faire part de ses vives préoccupations concernant les sujets mentionnés en objet.

En premier lieu, le Barreau souligne le caractère très exceptionnel et spécial d'une loi qui suspend pour une période de seize (16) mois 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. 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 tolérance qu'ils se doivent, suivant la nature ou la situation de leur fond ou suivant les usages locaux ».*

Rien n'a été prévu pour suspendre la prescription des recours entre la période du 16 décembre 2004 et le 1<sup>er</sup> mai 2006. L'adoption de ce projet de loi entraîne la perte

pure et simple de droits pour des justiciables relativement à des dommages environnementaux, potentiellement subis pendant la période de seize (16) mois prévue à la loi.

L'article 2 de la loi fait référence à un règlement pris par le gouvernement en vertu de l'article 46 de la *Loi sur les véhicules hors route* avant le 1<sup>er</sup> janvier 2005. Le 29 décembre 2004, le *Règlement sur les véhicules hors route, modifiant le Règlement sur la motoneige et le Règlement sur les véhicules tout terrain* a été publié dans la Gazette officielle et est entré en vigueur le jour de sa publication. Ce règlement vise à établir un certain équilibre en imposant des limites et des interdictions concernant la conduite de véhicules hors route. Le deuxième alinéa de l'article 1 du règlement prévoit qu'il est interdit de conduire un véhicule hors route entre 22h00 et 6h00 dans tout sentier visé au paragraphe 4 de l'article 12 de la loi. Or, le dernier alinéa de l'article 1 se lit comme suit :

*« Le deuxième alinéa ne s'applique pas lorsqu'un règlement municipal édicté en vertu du paragraphe 2 de l'article 48 de la loi détermine une période d'interdiction différente ».*

En conséquence, une municipalité pourrait, par règlement, annihiler les quelques avantages environnementaux conférés par ce règlement du gouvernement alors que le droit des citoyens de poursuivre pour les inconvénients de voisinage, est suspendu.

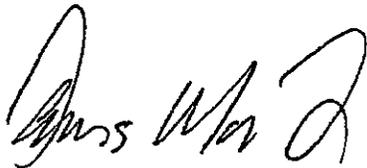
Nous sommes d'avis que le dernier alinéa de l'article 1 du règlement constitue une faille majeure de ce texte réglementaire parce qu'il compromet l'équilibre recherché.

Le Barreau du Québec regrette l'adoption de ce projet de loi qui ne contribue aucunement à appuyer l'autorité des tribunaux au Québec. Toute en reconnaissant l'existence d'une problématique de coexistence entre usagers de motoneiges et propriétaires riverains de certains sentiers de motoneige, le Barreau considère que cette problématique est connue du gouvernement depuis fort longtemps. Comme le recours judiciaire qui a suscité l'adoption de ce projet de loi a été intenté il y a depuis plusieurs années, il eut été préférable que le gouvernement prenne l'initiative, dès que cette problématique fut portée à sa connaissance, de proposer un processus ou un régime de conciliation des droits des personnes visées au lieu de nier le droit d'accès des justiciables aux tribunaux.

La présente constitue notre point de vue sur la Loi 90 . En ce qui concerne l'invitation qui nous a été faite à participer à la consultation publique sur les véhicules hors route, nous poursuivons notre réflexion afin de déterminer la nature de l'intervention que nous pourrions vous soumettre à cet égard.

Dans l'espoir que nos commentaires pourront contribuer à votre réflexion sur ce sujet, nous vous prions d'accepter, Madame la Ministre, l'expression de nos salutations respectueuses.

Le bâtonnier du Québec,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Denis Mondor". The signature is fluid and cursive, with a large initial "D" and "M".

Denis Mondor

DM/cb

Réf : 0492

Montréal, le 24 mai 2006

Madame Julie Boulet  
Ministre déléguée aux Transports  
Gouvernement du Québec  
700 boul. René-Lévesque Est, 29<sup>ième</sup> étage  
Québec, QC  
G1R 5H1

Objet :           Projet de loi no. 9 intitulé "*Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route*"  
Dossier : 5090-0173

---

Madame la Ministre,

Le Barreau du Québec a pris connaissance avec intérêt du projet de loi 9 "*Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route*" que vous avez récemment présenté à l'Assemblée nationale et désire vous faire part de ses vives préoccupations à ce sujet.

Le Barreau vous a déjà fait part à deux occasions de son opposition au régime d'immunité de poursuite envisagé dans ce projet de loi<sup>1</sup>. Le Barreau du Québec a toujours été critique des régimes d'immunité qui placent des catégories de citoyens à l'abri de poursuites civiles 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 de droits de propriétaires riverains au bénéfice des usagers des véhicules hors route, de leurs associations, des municipalités, et d'autres intervenants concernés.

Ainsi, le Barreau partage le point de vue émis par le Protecteur du citoyen:

*"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 supprimer ces garanties sans avoir démontré la nécessité d'une telle mesure pour assurer la protection de l'intérêt public".<sup>2</sup>*

Le Barreau est d'avis qu'en l'espèce, une telle justification n'existe pas. Le Barreau souscrit donc à l'avis suivant du Protecteur du citoyen:

---

<sup>1</sup> Lettre du 6 mai 2006 du bâtonnier Denis Mondor concernant le projet de loi 90 devenu le chapitre XVII des lois du Québec 2004; lettre du 27 mars 2006 de la bâtonnière Madeleine Lemieux sur le document d'orientation sur les véhicules hors route.

<sup>2</sup> Commentaires du Protecteur du citoyen présentés à la Commission des Transports et de l'Environnement, mars 2006.

*"Dans une société de droit comme la nôtre, il importe que tous les citoyens disposent, en toute égalité, de mécanismes leur permettant de se faire entendre. Le recours aux tribunaux représente une garantie ultime de faire reconnaître ces droits par un tiers indépendant".*

Le Barreau du Québec considère que dans l'intérêt public, les règles de responsabilité civile extra-contractuelles prévues au Code civil doivent continuer à s'appliquer. 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 pas.

Par ailleurs, en prévoyant et même en élargissant à certains égards 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.

D'autre part, le Barreau souligne l'incohérence du projet de loi 9 par rapport à *Loi sur le développement durable* adoptée le 19 avril dernier par l'Assemblée nationale qui proclame le droit de toute personne à un environnement sain.

Le Barreau du Québec soumet que l'équilibre qui doit être recherché dans une société comme la nôtre passe par le respect d'un régime normatif qui définit les règles du jeu qui s'appliquent à ceux qui interviennent dans la fabrication et l'usage des véhicules hors route sans pour autant suspendre le droit du citoyen de pouvoir défendre et faire connaître ses droits devant un tribunal. Ce régime normatif doit être renforcé et des ressources doivent être dégagées pour en assurer le respect.

Outre la question de principe évoquée ci-dessus, nous formulons ci-après des commentaires en regard de certaines dispositions particulières du projet de loi.

#### Article 4

Cet article apporte un nouvel article 6.1 à la *Loi sur les véhicules hors route* (la Loi):

*"Nul ne peut vendre, louer ou mettre à la disposition de quiconque contre valeur, ou offrir de vendre, de louer ou de mettre à la disposition de quiconque contre valeur un système d'échappement d'un véhicule hors route qui a pour effet d'augmenter les émissions de bruit ou le rejet d'hydrocarbures dans l'environnement en comparaison à ceux émis ou rejetés par un système d'échappement installé par le fabricant".*

---

<sup>3</sup> Ibid.

De l'avis du Barreau, il n'y a pas de raison de limiter l'application de cette disposition à la vente, la location ou la mise en disposition contre valeur d'un système d'échappement. L'objectif environnemental poursuivi par cet article ne doit être limité aux opérations conduites à titre onéreux. En conséquence, nous proposons d'inscrire dans cet article les mots "*gratuitement ou contre valeur*".

#### Article 7

Cet article apporte un nouvel article 17.1 à la loi qui se lirait comme suit:

*"Nulle action en justice ne peut être intentée contre le propriétaire ou le locataire d'une terre du domaine privé qui autorise un club d'utilisateurs de véhicules hors route à y aménager et y exploiter un sentier, pour la réparation de quelque préjudice relié à l'utilisation d'un véhicule hors route dans ce sentier, à moins que ce préjudice ne résulte de la faute intentionnelle ou de la faute lourde de ce propriétaire ou locataire".*

Le Barreau s'objecte à cet élargissement du régime d'immunité de poursuite et souligne que cet article n'est même pas limité à une période de cinq (5) ans comme l'est l'article 87.1.

#### Article 12

L'article 38 de la loi sera modifié par l'ajout de la phrase suivante:

*"L'agent de surveillance de sentiers recruté par une association de clubs d'utilisateurs peut de plus exercer les pouvoirs prévus au paragraphe 5<sup>ème</sup> du premier alinéa et, aux fins de prévenir et réprimer les infractions aux articles 2 à 4, 6, 7, 23, 33 et celles relatives aux heures de circulation dans les sentiers, cet agent est une personne chargée de l'application de la loi au sens du Code de procédure pénale (chapitre C-25.1).*

Ces pouvoirs semblent limités. Par ailleurs, les municipalités n'ont pas suffisamment de pouvoirs pour assumer et assurer l'encadrement et la discipline des usagers des véhicules hors route, surtout sur les propriétés privées.

#### Article 16

Un nouvel article 56.1 de la loi prévoit:

*"Quiconque offre en location ou loue, pour une période de moins de 30 jours, un véhicule hors route dont la puissance excède la norme réglementaire commet une infraction et est passible d'une amende de 250 \$ à 500\$."*

Une ambiguïté subsiste quant à l'identification de celui qui loue: s'agit-il du locateur ou du locataire? Quoiqu'il en soit, le locateur doit informer le locataire des caractéristiques de

Madame la Ministre Julie Boulet, Ministre déléguée au Transports  
Objet: Projet de loi no. 9 "Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route"  
Le 24 mai 2006  
N/D: 5090-0176

---

puissance du véhicule hors route. Ces informations devraient apparaître au contrat de location. Par ailleurs, à des fins dissuasives, il faudrait songer à hausser les amendes prévues.

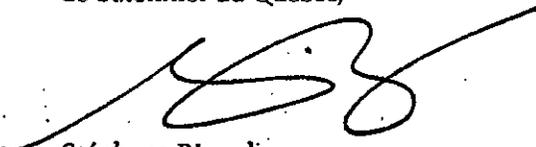
En principe, la nouvelle réglementation sur la puissance des véhicules ne pourrait cependant s'appliquer aux véhicules actuellement sur le marché, vendus ou loués, ce qui augmente les effets négatifs de l'immunité pour les propriétaires et les riverains.

#### Article 19

Le Barreau s'interroge sur le caractère dissuasif des amendes proposées à l'article 59.1 de la loi. Nous soumettons que les amendes devraient être identiques à celles qui s'appliquent aux automobiles dans le *Code de sécurité routière*.

Vous remerciant à l'avance de l'attention que vous apporterez à la présente, nous vous prions de recevoir, Madame la Ministre, l'expression de nos salutations respectueuses.

Le bâtonnier du Québec,



Stéphane Rivard

SR/cb

Réf.: 0003

Montréal, le 27 mars 2006

Madame Julie Boulet  
Ministre déléguée aux Transports  
Gouvernement du Québec  
700 boul. René-Lévesque Est  
29<sup>ième</sup> étage  
Québec, QC  
G1R 5H1

Objet : *Document d'orientation sur les véhicules hors route*  
Dossier : 6091-0002

---

Madame la Ministre,

Le Barreau du Québec a pris connaissance avec intérêt du document d'orientation publié dans le cadre de la consultation publique sur les véhicules hors route.

Dans une lettre qui vous était adressée en date du 6 mai 2005, le Barreau vous soumettait ses observations et ses préoccupations en regard de la *Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route*<sup>1</sup>. Nous croyons que les préoccupations que nous vous avons exprimées alors sont toujours d'actualité.

Le droit de recourir aux tribunaux pour obtenir réparation de préjudices subis fait partie des droits civils de tout citoyen. Le *Code civil du Québec* 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 tolérance qu'ils se doivent, suivant la nature ou la situation de leurs fonds ou suivant les usages locaux".*

Le Barreau a toujours été critique des régimes d'immunité qui placent des catégories de citoyens à l'abri de poursuites civiles et qui nient à d'autres le droit d'exercer un recours judiciaire pour des inconvénients ou des préjudices subis.

Le Barreau a constaté avec satisfaction que le gouvernement a, au cours des années, abrogé les lois qui restreignaient les recours civils contre les entreprises polluantes. Or, la loi de 2005 sur les véhicules hors-route empêche, pour une période de 16 mois, les poursuites civiles par les personnes qui subissent des inconvénients ou des préjudices découlant de l'utilisation par d'autres personnes de véhicules hors route, principalement de motoneiges.

---

<sup>1</sup> Projet de loi 90 devenu chapitre 27 des lois de 2004.

COPIE

Le document d'orientation prévoit à la page 13 qu'une proposition d'amendements législatifs sera faite afin de protéger les réseaux interrégionaux contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés au bruit ou aux odeurs.

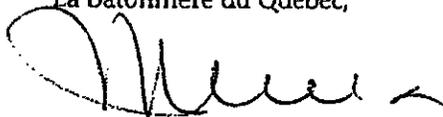
Le Barreau est d'avis que le législateur a le devoir de trouver un mécanisme raisonnable et efficace de conciliation des droits des personnes visées sans pour autant nier le droit d'accès à des justiciables aux tribunaux, comme le propose notamment le Protecteur du citoyen<sup>2</sup>. Nous croyons que les règles de responsabilité civile extracontractuelle prévues au Code civil doivent continuer à s'appliquer. Il nous semble que le régime de détermination des services interrégionaux qui sera établi par la loi pourrait servir de moyen de défense et qu'on devrait laisser les tribunaux assumer leurs responsabilités à cet égard à la lumière de ce nouveau régime.

Par ailleurs, tout en maintenant le droit de recours aux tribunaux, le Barreau est d'avis que le cadre réglementaire imposant des limites et des interdictions concernant la conduite des véhicules hors route ne doit pas pouvoir être contourné ou annihilé par la réglementation municipale.

En outre, la proposition visant à remettre à des agents ne relevant pas d'une autorité publique la surveillance de sentiers soulève des questionnements. Quelle sera la formation précise de ces agents? Ces agents ne sont-ils pas liés de très près au monde des véhicules hors route et des véhicules tout terrain? Qui encadrera ces agents?, les contentieux du ministère des Transports du Québec? ou le ministère de la Justice? Les constats seront traités par quel tribunal?, la Cour du Québec ou la Cour municipale? Les amendes par ailleurs appartiendront à qui? Plusieurs questions se posent. Une formation de 4 jours à l'École nationale de police ne transformera pas ces agents en agents de la paix avec toutes les charges et obligations que cela comporte. La meilleure réglementation du monde n'a pas de sens pour les citoyens visés que si elle est effectivement appliquée.

Vous remerciant à l'avance de l'attention que vous apporterez à la présente, je vous prie de recevoir, Madame la Ministre, l'expression de nos salutations respectueuses.

La bâtonnière du Québec,



Madeleine Lemieux  
ML/cb  
Réf.: 0551

---

<sup>2</sup> Consultation particulière et audition publique dans le cadre du document d'orientation sur les véhicules hors route déposé par la ministre déléguée aux Transports - Commentaires du protecteur du citoyen présentés à la Commission des Transports et de l'Environnement, Québec, mars 2006.

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 atermoiements 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

Le 31 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 - Proposition**  
N/D : 26450 D004 Référence : 146419

Madame la Présidente,

Pour donner suite à notre comparution en commission parlementaire le 10 mars dernier, nous formulons ci-après une proposition de recours en arbitrage visant à solutionner, du moins en partie, les conflits de voisinage découlant de l'utilisation et de l'usage des véhicules hors route.

Comme nous avons déjà eu l'occasion de le souligner publiquement à maintes reprises, 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 qui leur serait autrement acquis. 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 des droits de résidents riverains au bénéfice des usagers de véhicules hors route, de leurs associations, de municipalités et d'autres intervenants.

Comme le mentionnait le Protecteur du citoyen :

« 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 ».

Cela dit, le Barreau du Québec est d'avis que rien ne permet de croire que la levée de l'immunité se traduira par un torrent de recours collectifs. Affirmer qu'il en ira de la sorte serait admettre que la loi de 2004 a raté sa cible, qui était de policer les sentiers et de rendre plus courtoises les relations entre les usagers de véhicules hors route et les résidants. Le Barreau croit au contraire qu'une grande partie de ces objectifs ont été atteints et que le moment est venu de mettre un terme au déséquilibre actuel sans que cela ne se traduise par une déferlante d'actions en justice.

Si toutefois le gouvernement en venait à la conclusion que l'immunité de poursuite civile doit être prolongée, il serait important d'en spécifier le terme puisque sans cela, les usagers et les clubs, se sachant pour toujours à l'abri de telles poursuites en justice, finiront par baisser la garde avec pour résultat que le gouvernement se retrouvera exactement là où il ne voulait pas être.

Si le gouvernement faisait plutôt le choix de maintenir pour un temps l'immunité, le Barreau estime qu'il faut d'ores et déjà offrir à ceux et celles qui subiraient les impacts des véhicules hors route, dans une mesure dépassant la tolérance que les citoyens se doivent entre eux, un mécanisme d'arbitrage simple, peu coûteux et rapide.

Ce mécanisme viserait les clubs d'utilisateurs de véhicules hors route. En effet, ces clubs sont reconnus par la loi. Ce sont eux qui créent et entretiennent les principaux sentiers de motoneige au Québec, traversant principalement les terres du domaine de l'État. Ce sont également eux qui ont la responsabilité de la signalisation sur ces sentiers et qui y assurent la discipline.

Le processus d'arbitrage proposé pourrait être initié à la demande de cinq personnes physiques résidant dans au moins trois résidences distinctes incommodées par le passage des véhicules hors route. L'imposition d'un nombre minimum de résidants permet d'éviter l'acharnement d'une personne isolée qui agirait pour des motifs farfelus.

L'arbitrage porterait sur la solution concrète à apporter à un problème précis découlant de l'usage des véhicules hors route ou de l'usage d'un sentier. Lorsque le sentier traverse un terrain privé, le propriétaire du terrain qui a donné l'autorisation à cette fin devrait être invité à participer au processus. Il en va de même du propriétaire d'un chemin ou d'une route privés ouverts à la circulation publique qui n'y a pas interdit la circulation des véhicules hors route.

Le mécanisme d'arbitrage serait alors obligatoire et le club d'utilisateurs ainsi interpellé par un groupe de cinq résidants ou plus ne devrait donc en conséquence pas avoir le choix d'y participer.

Advenant qu'un problème se pose, les plaignants pourraient s'adresser à la MRC qui en informerait le club d'utilisateurs et les propriétaires de terrains ou de chemins privés impliqués, le cas échéant. Il appartiendrait alors aux parties intéressées de choisir l'arbitre dans les deux semaines de l'avis donné à la MRC.

Les parties pourraient s'entendre sur la désignation d'un arbitre unique. Une autre formule amènerait les parties à choisir chacune un arbitre, ces deux arbitres en choisissant un troisième. Ces arbitres devraient être indépendants, ne pas être membres d'un club d'utilisateurs et ne seraient pas en conflit d'intérêts.

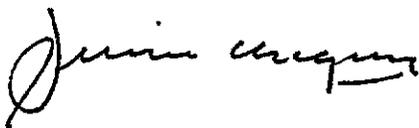
Le problème pourrait alors être exposé à l'arbitre, ou aux arbitres, qui, après avoir visité les lieux au besoin et entendu ce que chacun a à dire, rendrait une décision. Il appartiendrait au Conseil de la MRC de voir par la suite à l'application de cette dernière à défaut pour le club d'utilisateurs d'y avoir donné suite. L'arbitre pourrait aussi, dans le cadre de son travail, procéder à la conciliation des parties et suggérer dans ce cas une lettre d'entente. L'arbitre aurait un mois pour compléter son travail. Finalement, les honoraires de l'arbitre ou des arbitres seraient assumés par la MRC.

Le Barreau est d'avis qu'une telle solution amènerait les clubs d'utilisateurs à faire preuve d'encore plus de vigilance pour policer le comportement des usagers. Le processus proposé permettrait probablement de régler la plupart des problèmes ponctuels de manière rapide et peu coûteuse. À l'usage, il pourrait par la suite être raffiné à la lumière des difficultés à résoudre.

En conclusion, afin de préserver les principes démocratiques de vie en société et les droits fondamentaux, le Barreau demande au gouvernement de s'abstenir de prolonger l'immunité de poursuite prévue à l'article 87.1 de la loi au-delà du 1<sup>er</sup> mai 2011. Si, malgré l'opposition du Barreau, le gouvernement décidait de reconduire l'immunité pour une période de temps limité, un recours pourrait être prévu au bénéfice des résidents subissant des préjudices découlant de l'usage des véhicules hors route. Ce recours pourrait alors prendre la forme d'un mécanisme d'arbitrage, tel que décrit dans ses grandes lignes dans la présente.

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

Le bâtonnier du Québec,



Pierre Chagnon

PC/jm

Référence : 0187