



Québec, le 10 novembre 2010

Monsieur Dany Henley
Secrétaire
Commission des transports et environnement
Édifice Pamphile-Le May
1035, rue des Parlementaires
3e étage, Bureau 3.15
Québec (Québec) G1A 1A3

Objet : Projet de loi n° 121

Monsieur le Secrétaire,
Mesdames, Messieurs les membres de la Commission,

D'entrée de jeu, je voudrais souligner l'excellent travail qui a mené au dépôt de ce projet de loi qui permet le maintien de sentiers régionaux de véhicules hors route (VHR) jusqu'en 2017. Celui-ci démontre une volonté gouvernementale claire de reconnaître l'apport économique important en milieu rural de ces sentiers.

Permettez-moi maintenant d'aborder certains éléments qui concernent plus particulièrement le milieu municipal. Tout d'abord, trois mesures nous apparaissent particulièrement positives. La première et la plus décisive, la prolongation de l'immunité contre les poursuites basées sur les inconvénients de voisinage. En effet, sans celle-ci, il eût été impossible pour les municipalités de maintenir les sentiers régionaux.

En second lieu, le processus de traitement des plaintes, pour lequel nous offrons notre collaboration au ministère des Transports tant pour son élaboration que pour sa mise en œuvre. Comme vous le savez, en milieu rural, la municipalité reçoit la grande majorité des doléances et des plaintes des citoyens, qu'elle en soit ou non responsable, et nous avons donc développé une expertise dans le domaine.

Troisièmement, la régulation des heures de circulation nous apparaît constituer un outil intéressant pour amenuiser un des irritants de la cohabitation des VHR et des résidents. L'échelle du territoire des MRC nous semble la plus adéquate pour y apporter des ajustements le cas échéant. Nous apprécions que le ministère des Transports ait retenu notre recommandation à cet effet. Cependant, à la demande des corps de police et des organisations locales de sécurité civile, nous vous demandons d'amender le projet de loi n° 121 afin d'y inclure une exemption pour les interventions d'urgence.

Par ailleurs, deux questions problématiques n'ont pas été abordées dans ce projet de loi et la première d'entre elles pourrait remettre en question l'existence même des sentiers. En effet, la très grande majorité d'entre eux, sinon la totalité, ont à croiser et à longer des chemins municipaux. Or, le dernier

... 2

alinéa de l'article 626 du Code de la sécurité routière prévoit que tout règlement municipal visant à permettre la circulation des VHR sur tout ou une partie d'un chemin public dont l'entretien est à la charge d'une municipalité doit faire l'objet d'un plan de signalisation ainsi que d'un rapport établissant que la circulation des VHR dans les conditions prescrites est sécuritaire. Ceux-ci doivent être transmis au ministre des Transports qui se garde un droit de désaveu. Il s'agit donc là d'une forme d'autorisation ministérielle qui n'est cependant pas accompagnée d'une prise en charge de responsabilité. Donc, non seulement la municipalité doit-elle payer les coûts de signalisation ainsi que ceux du rapport de sécurité, mais encore doit-elle rester responsable des accidents qui peuvent survenir.

Quelle est donc l'utilité de l'approbation gouvernementale si ce n'est d'assumer par la suite la responsabilité qui y est liée? Or, des poursuites sont en cours et nombreuses sont les municipalités qui, prenant conscience de ce qu'implique cet article du Code de la sécurité routière, n'autoriseront plus l'usage de leur réseau routier. C'est pourquoi la Fédération québécoise des municipalités demande un amendement au présent projet de loi afin que le ministre des Transports assume la responsabilité liée à l'usage des chemins municipaux, que cela soit par le biais de l'assurance automobile ou par toute autre mesure à cet effet. De plus, considérant les coûts importants que peuvent représenter les rapports de circulation sécuritaire et surtout la signalisation, que le fonds constitué par les contributions des propriétaires de VHR (par le biais de leur immatriculation) puisse soutenir les municipalités à cet effet.

Enfin, si le projet de loi 121 met en œuvre une gamme de mesures pour le maintien et le développement de sentiers régionaux pour un usage récréatif, il nous apparaît que l'usage premier des VHR, a été négligé. En effet, les VHR sont souvent utilisés en régions rurales soit comme véhicule-outil ou comme véhicule pour les déplacements quotidiens. Considérant que la réflexion à ce sujet n'a pas été faite et que nous ne désirons pas retarder l'adoption du projet de loi, le Comité consultatif sur les véhicules hors route pourrait en être saisi pour étude et recommandations.

Espérant que vous tiendrez compte des éléments que nous vous apportons, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos salutations cordiales.



BERNARD GÉNÉREUX
Président

AD/lm