



## **Consultations particulières à l'égard du projet de loi n° 121**

**« 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 »**

**Mémoire de la  
Fédération des Clubs de Motoneigistes du Québec (FCMQ)**

**Présenté à la  
Commission des transports et de l'environnement  
Assemblée nationale du Québec**

**11 novembre 2010**

## TABLE DES MATIÈRES

Présentation.....	3
Protection contre les recours.....	3
Fonds de réseau de transport terrestre.....	4
Lieux et heures de circulation.....	4
Distances séparatrices entre les résidences et les sentiers.....	5
Les mesures incitatives relatives aux innovations technologiques.....	5
Signalisation des sentiers et des autres lieux de circulation.....	6
Droits de passage.....	7

## **PRÉSENTATION**

MADAME LA PRÉSIDENTE,  
MONSIEUR LE MINISTRE DÉLÉGUÉ,  
MESDAMES, MESSIEURS DE LA COMMISSION,

J'aimerais commencer en vous remerciant de nous avoir accordé l'opportunité de nous prononcer lors de ces consultations particulières à l'égard du projet de loi n° 121. Comme vous le savez, les changements apportés dans le cadre de ce projet auront un impact majeur sur la pratique de la motoneige au Québec pour les années à venir.

La Fédération des clubs de motoneigistes du Québec et ses partenaires sommes, dans l'ensemble, plutôt satisfaits des mesures prévues au projet de loi 121.

D'une part, nous estimons que les mesures proposées dans ce projet de loi favoriseront le développement de la pratique de la motoneige au Québec, un développement qui demeure intimement lié à une cohabitation harmonieuse entre les adeptes de la motoneige et l'ensemble de la population au Québec. D'autres parts, nous considérons que celles-ci permettront l'atteinte d'un équilibre essentiel entre le droit à la quiétude des riverains vivant à proximité des sentiers de motoneige et les droits des motoneigistes à jouir de leur loisir.

C'est un fait reconnu au Québec, l'activité de la motoneige fait partie intégrante de notre patrimoine depuis des décennies. Cette invention québécoise a permis l'essor d'une industrie devenu rapidement un atout majeur du développement de notre économie hivernale qui génère, à elle seule, des retombées annuelles de l'ordre de 1,5 milliards de dollars, en plus de créer des milliers d'emplois, dans tous les coins de la province.

Toutefois, même si elle est considérée comme un produit d'appel touristique incontournable aux yeux de toutes les régions du Québec, la pratique de la motoneige s'avère viable uniquement par le biais du réseau de sentiers, véritable moteur de cette industrie. Développé au cours des 35 dernières années grâce à l'action bénévole et au partenariat, de même qu'à la concertation entre les propriétaires fonciers, les citoyens, les motoneigistes, les instances publiques et l'industrie touristique, ce réseau mobilise des communautés entières à travers l'ensemble des régions du Québec.

La Fédération, qui compte 209 clubs et 90 000 motoneigistes membres, travaille en étroite collaboration avec plusieurs partenaires qui misent sur cette activité hivernale pour assurer leur développement. Ainsi, nombreux sont ceux et celles qui tirent profit de cette industrie récréotouristique de calibre international.

## **PROTECTION CONTRE LES RECOURS**

La Fédération et ses partenaires se prononcent en faveur du prolongement de l'immunité jusqu'en 2017, cette provision s'avérant cruciale pour nos clubs et leurs bénévoles puisqu'elle leur permet d'opérer sans devoir être constamment confronté à la possibilité d'un litige.

De plus, en l'absence de cette provision et en regard de l'expérience vécue lors de l'annonce du jugement de la Cour Supérieure du Québec, dans la cause du Petit Train du Nord, il est manifeste que la crainte de faire face à des recours judiciaires pourrait

amener de nombreux propriétaires fonciers à retirer des droits de passage pour les VHR (véhicules hors route). Cette situation aurait pour effet de mettre en péril l'intégrité du réseau relié sur les plans local, régional et inter régional. Dépourvu de l'accessibilité mais également de l'interconnexion entre les régions, l'industrie serait irrémédiablement affectée, menaçant les retombées économiques et les emplois.

Enfin, toute brèche dans le réseau de sentiers créerait une situation des plus chaotiques qui pourrait entraîner une augmentation significative du nombre d'accidents puisque les utilisateurs seraient appelés à circuler hors sentiers, dans des endroits souvent non sécuritaires et non surveillés. En plus de fragiliser le réseau, cet état de fait constituerait également un irritant majeur pour les résidents et une situation des plus nuisibles à l'environnement.

Nous croyons que l'échéancier prévu dans le projet de loi permettra aux tables de concertation de poursuivre leurs travaux et surtout d'amener des solutions visant la pérennité du réseau de sentiers. Cette vitrine nous permettra également de respecter nos engagements et compléter nos démarches sur la voie du développement durable, une orientation stratégique majeure pour la FCMQ depuis plus de deux ans.

Nous, la Fédération appuyons la mise en place d'un projet pilote concernant le règlement des différends. Nous croyons que le processus proposé facilite la résolution à l'amiable de la vaste majorité des problématiques et, plus important encore, encourage le dialogue entre les diverses parties.

### **FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE**

Nous accueillons très favorablement la création du « Fonds des réseaux de transport terrestre ». La majoration de la contribution des propriétaires de véhicules hors route sera essentielle au maintien et développement du réseau de sentiers. Son inclusion dans le projet de loi nous importe car elle lui assure une permanence qui faisait défaut jusqu'à présent.

Nous croyons que, comme elle le fût dans le passé, la gestion de fonds recueillis doit demeurer sous l'entière responsabilité des fédérations de VHR. À titre de gestionnaires des réseaux de sentiers, nous sommes en mesure, mieux que quiconque, d'identifier les véritables besoins sur les plans de l'infrastructure et de l'équipement. Par ailleurs, le fait que cette structure de gestion soit implantée avec succès depuis plusieurs années, témoigne à lui seul de notre compétence à en assurer l'administration de façon responsable.

### **LIEUX ET HEURES DE CIRCULATION**

Concernant les heures de circulation des véhicules hors route, la Fédération et ses partenaires considèrent l'encadrement proposé dans le projet de loi comme étant satisfaisant. L'autorité attribuée aux municipalités leur permettra de légiférer sur les heures d'ouverture des sentiers situés sur leur territoire. Elle offrira également à nos clubs et bénévoles la possibilité de préserver leur droit de circuler la nuit, dans les zones non problématiques. De plus, l'entrée en vigueur des provisions limitant les heures de circulation en décembre 2011, permettra de réduire les interruptions de la circulation ainsi que la confusion qui en résulterait, en plus d'offrir à nos clubs le temps nécessaire

pour entreprendre les démarches afin d'ouvrir les sentiers là où il s'avère possible de le faire.

Toutefois, en ce qui a trait à la portion du projet qui accorde au ministre le droit de réglementer sur cette question « dans toute autre région ou tout autre territoire » nous émettons une certaine réserve. En effet, il nous importe d'être assuré que les motoneigistes auront la liberté de circuler la nuit dans les sentiers situés en dehors des zones municipalisées, puisque ces derniers ne peuvent être considérés comme une nuisance pour les riverains dans de tels secteurs.

### **DISTANCES SÉPARATRICES ENTRE LES RÉSIDENCES ET LES SENTIERS**

La Fédération appuie le maintien de la distance séparatrice actuelle de 30 mètres pour les sentiers existants. Toutefois, la modification à l'article 12 qui permet de conserver la distance de 30 mètres pour les sentiers changés « de façon peu significative » ouvre la voie à diverses interprétations et à de possibles contestations. Bien qu'étant en accord avec l'intention suggérée par cette clause, nous croyons nécessaire d'obtenir une clarification plus explicite de cette modification, ceci afin d'éviter des ennuis lors du déplacement de tronçons de sentiers dû à une perte de droit de passage, réalité vécue fréquemment par les clubs.

Quant à la mesure portant sur la distance séparatrice entre les nouveaux sentiers et les zones habitées à 100 mètres, en vigueur à compter du 31 décembre 2011, la Fédération est d'avis que la réglementation actuelle est suffisante pour répondre à cet enjeu de cohabitation. La vitesse de 30 km/heure sur les portions de sentiers situés à 30 mètres des habitations répond, selon nous, adéquatement aux normes de santé publique sur le bruit, un fait appuyé par l'étude socio acoustique de l'Institut national de la santé publique du Québec et publié récemment.

Nous croyons que l'augmentation des distances séparatrices engendrera des impacts négatifs importants sur l'industrie en éloignant les sentiers des services essentiels destinés aux motoneigistes et en réduisant fortement l'accessibilité à ces services dans les milieux plus développés. En rendant la pratique de la motoneige moins conviviale et de ce fait moins attrayante, ce sont les retombées économiques locales qui seront directement affectées et, à plus long terme, toute la pratique de l'activité qui s'en trouvera fragilisée.

### **LES MESURES INCITATIVES RELATIVES AUX INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES**

Nous sommes d'avis que la plus grande menace à la cohabitation provient non pas comme plusieurs le laissent entendre des émanations d'échappement, mais plutôt de la nuisance causée par les niveaux sonores élevés, plus précisément par les motoneiges munies de systèmes d'échappement bruyants. C'est pourquoi la Fédération appuie la hausse des pénalités liées aux modifications illégales des véhicules. Nous espérons que ces mesures découragent ces pratiques qui minent la cohabitation harmonieuse entre la communauté motoneigiste en général et les riverains, en plus de ternir l'image de cette activité auprès de toute la population.

Bien que la Fédération soit consciente du fait que la réglementation est encore à venir, l'adoption éventuelle d'une réglementation et d'outils permettant d'effectuer des vérifications sonores sur le terrain (par exemple, la norme SAE J2567-2009 qui permet

de mesurer le bruit des motoneiges stationnaires), demeure un objectif prioritaire pour nous.

L'article 33.1, qui entrera en vigueur en 2020 et qui prévoit l'interdiction de circuler en sentier pour tout VHR n'étant pas muni d'un moteur à quatre ou à deux temps à injection directe n'est cependant pas, à notre avis, des plus appropriés.

Les raisons spécifiques appuyant notre position sont nombreuses et concernent, entre autre, le cycle de remplacement court pour le marché québécois ainsi que l'introduction de la prochaine phase de normes se rapportant aux gaz d'échappement pour 2012. De plus, nous croyons que le fait de cibler uniquement certaines technologies n'est pas efficace et qu'il serait préférable de viser le résultat final, laissant ainsi place aux avancées technologiques.

Il importe de soupeser les impacts négatifs potentiels de cette provision sur le tourisme provenant des états ou des provinces avoisinantes, particulièrement dans un contexte où nos voisins n'ont pas à subir de telles restrictions chez-eux. Si elle est mise en application, cette provision aura également un effet néfaste sur la valeur de revente des modèles ciblés, imposant ainsi une pénalité financière injustifiée à de nombreux propriétaires.

Finalement, cette mesure pourrait, selon nous, nuire grandement à la promotion des modèles antiques qui ne cessent actuellement de croître en popularité et qui sont à la base d'un nombre grandissant d'événements communautaires et touristiques des plus bénéfiques pour le financement de nos clubs.

## **SIGNALISATION DES SENTIERS ET DES AUTRES LIEUX DE CIRCULATION**

Pour faire suite aux propos énoncés au début du mémoire, nous souhaitons renforcer le message à l'effet que l'industrie de la motoneige au Québec repose largement sur le travail acharné de milliers de bénévoles responsables du développement et de l'entretien du réseau de sentiers et sans qui, notre industrie ne survivrait pas. C'est ce travail et cet engagement avant tout qui rendent possible les retombées économiques dont profitent toutes nos régions, année après année. Bien que passionnés et dévoués, ces mêmes individus n'ont pas tous la formation et les qualifications que l'on exige d'ordinaire des professionnels chargés d'entretenir notre réseau routier. Malgré ceci, il nous apparaît que le nouveau projet de loi imposera aux clubs et aux bénévoles l'obligation, et plus important encore, la responsabilité légale d'adhérer aux normes routières.

Les articles 14.1 et 14.2 font ainsi référence à un règlement du ministre qui, bien que non publié pour l'instant, nous laisse croire que la signalisation ne sera plus assujettie aux normes « provisoires » comme c'est le cas actuellement mais qui devra plutôt être fabriquée et installée selon les normes contenues dans le guide du MTQ. Ce guide, qui est actuellement mis à jour au MTQ, obligera nos bénévoles à respecter les normes exactes afin de limiter les poursuites éventuelles. Il va sans dire qu'un tel scénario engendrerait des coûts importants pour les clubs, autant financiers qu'en termes de main d'œuvre et rebuterait très certainement bon nombre de bénévoles, nuisant par le fait même au recrutement de cette ressource essentielle au maintien du réseau de sentiers.

## **DROITS DE PASSAGE**

Nous souhaitons l'ajout de mesures visant à sécuriser les droits de passage actuellement mis en péril, par exemple, par la circulation hors saison de véhicules tels que les jeeps et les motos hors route. L'intégrité et la pérennité du réseau de sentiers reposent essentiellement sur l'obtention et la préservation des droits de passage, des contrats qui sont négociés par les bénévoles des clubs à l'année et qui se renouvellent généralement de façon automatique, à moins d'avis contraire, de l'une ou l'autre des parties.

Cette situation fait en sorte que le propriétaire d'un terrain privé s'attend à ce que le club s'assure que la circulation sur son terrain soit contrôlée par des agents de surveillance durant la saison hivernale. Toutefois, le propriétaire ne pourra comprendre que l'on utilise son terrain pendant la saison estivale. Malheureusement, en raison d'ambiguïtés dans les lois et règlements, nous devons actuellement composer avec des situations qui occasionnent de sérieux problèmes mettant en péril des droits de passage prioritaires.

À ce propos, citons en exemple un droit de passage crucial de la région de Québec actuellement en jeu, dû au fait que les policiers sont incapables d'émettre une contravention aux propriétaires des Jeeps circulant dans ce secteur. En effet, ces véhicules ne sont pas reconnus dans la Loi sur les VHR et aucune disposition dans le code de la sécurité routière n'est prévue pour la circulation hors route (information confirmée par la Police de Québec).

Si aucune mesure n'est envisagée rapidement, les propriétaires des terrains en question manifesteront certainement le désir de retirer leurs droits de passage considérant le fait qu'ils ne leur appartient pas d'engager des poursuites pour des dommages causés en saison estivale alors que l'accès qu'ils avaient accordés devait se limiter à la période hivernale ...

## **CONCLUSION**

En terminant, nous désirons mentionner que, bien qu'imparfait à nos yeux de motoneigistes, le projet de loi sur les VHR constitue un compromis nécessaire pour assurer le développement de notre activité. Nous estimons que le projet de loi 121, s'il comporte les mises à jour que nous avons suggérées, contribuera à la fois à assurer la quiétude des populations riveraines tout en respectant les droits de nos 90 000 membres.

Nous sommes conscients du fait que la pratique et le développement de cette activité ne pourraient être réalisés sans une cohabitation harmonieuse entre les adeptes de la motoneige et la population. C'est pourquoi nous sommes confiants d'obtenir, grâce à ce projet de loi, l'encadrement et la stabilité nécessaire pour assurer la protection de notre réseau de sentiers, un bien collectif qui doit être préservé et dont nous avons toutes les raisons d'être fiers.