

Le 10 novembre 2010

Monsieur Norman MacMillan
Ministre délégué aux Transports
Gouvernement du Québec
Place Haute-Ville, 29^e étage
700, boulevard René-Lévesque Est
QUÉBEC (Québec) G1R 5H1

OBJET : Projet de loi 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 – Commentaires de l'UMQ*

Monsieur le Ministre,

En tant que président de l'Union des municipalités du Québec (UMQ), je tiens à vous remercier pour votre initiative d'avoir présenté à l'Assemblée nationale, le 27 octobre dernier, le projet de loi 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*. Ce projet de loi tente de réduire les problèmes de voisinage et de rétablir un meilleur équilibre entre les intérêts de divers acteurs, dont celui de l'industrie de la motoneige et des quads et des municipalités et MRC.

Bien que perfectibles, les pistes de solutions mises de l'avant dans votre projet de loi vont dans la bonne direction pour supporter les municipalités qui ont l'incontournable obligation de concilier le droit à la tranquillité de leurs résidents et à la qualité de l'environnement, avec des impératifs d'ordre économique qui découlent principalement de la présence de l'industrie de la motoneige dans leur région. Plusieurs des municipalités et MRC qui bénéficient économiquement de cette industrie aujourd'hui s'étaient bâties à partir de l'exploitation forestière et sont confrontées maintenant au défi de la diversification de leur économie.

Dans l'ensemble, l'UMQ appuie votre initiative qui reflète votre volonté d'atteindre une meilleure cohabitation entre les utilisateurs de véhicules hors route et les propriétaires riverains. Toutefois, nous souhaitons vous faire part de nos principales réserves à l'égard de certaines mesures contenues dans le projet de loi :

Les limites au pouvoir municipal de déroger à l'interdiction de circuler la nuit et aux normes de distances séparatrices - Articles 12 et 13

Le projet de loi impose une interdiction de circuler pendant la nuit entre 6 h et 24 h dans les zones habitées et les municipalités auraient le pouvoir réglementaire de déroger à cet horaire. L'imposition de cette interdiction serait applicable partout, sauf dans les régions comme le Nord-du-Québec, le territoire de la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent ou tout autre territoire déterminé par règlement du ministre.

Bien que le projet de loi donne des pouvoirs habilitants aux municipalités leur permettant de déroger à l'interdiction de circuler la nuit et il en est de même pour les normes de distances séparatrices, le projet de loi lui-même pose des limites à l'exercice de ce pouvoir par les municipalités avec les articles 12 et 13. Nous estimons de la plus haute importance que le projet de loi soit modifié pour accorder un réel pouvoir aux municipalités.

La limite la plus radicale découle de l'article 12 qui réduit la sphère d'autonomie de l'autorité réglementaire locale en stipulant que toute MRC peut, par règlement, déterminer à l'égard de tout ou partie de son territoire les heures, qui peuvent varier selon les parties de territoire, pendant lesquelles la circulation des véhicules hors route est permise et que les dispositions d'un tel règlement ont préséance sur celle d'un règlement adopté par une municipalité locale sur le même objet.

Les municipalités sont les mieux placées pour connaître les besoins spécifiques de leurs citoyens et cela vaut pour la circulation des véhicules hors route. L'UMQ a d'ailleurs défendu ce principe dans ses mémoires et allait plus loin en demandant que le gouvernement donne le pouvoir aux municipalités d'intervenir pour prescrire et régir sur TOUT leur territoire, non seulement les heures de circulation et les distances séparatrices, mais aussi l'emplacement ou lieux de circulation des VHR et l'ensemble des conditions d'exercice y incluant la vitesse de circulation et les normes d'aménagement des sentiers. Un tel pouvoir accordé au palier supralocal va à l'encontre du principe de l'autonomie locale défendue par nos membres. Qu'arrive-t-il s'il n'y a pas consensus des instances locales sur les règles adoptées par la MRC? En conséquence, si cette disposition est maintenue, le projet de loi devrait prévoir la possibilité, pour une municipalité locale à l'égard de laquelle la MRC a déclaré, par règlement, sa compétence en ces matières, d'exercer un droit de retrait. Le projet de loi devrait stipuler que toute municipalité peut se soustraire à l'exercice de cette compétence acquise par la MRC en adoptant une résolution exprimant son désaccord. Le gouvernement ne doit pas paralyser la portée effective de la réglementation locale en accordant un tel pouvoir au palier supralocal.

Le pouvoir municipal est également restreint par le gouvernement qui se réserve le droit de désavouer un règlement municipal sur les heures de circulation et les distances séparatrices. Un tel pouvoir est exercé habituellement si la décision de la municipalité est jugée déraisonnable.

Je porte à votre attention que nous ne pouvons être en accord avec une telle approche où le projet de loi vient annuler quasi complètement l'exercice d'un pouvoir qu'il donne par ailleurs aux instances locales. L'UMQ estime qu'une approche fondée sur le principe de subsidiarité, à savoir que les responsabilités doivent être assumées par l'instance la plus proche du citoyen, est plus efficace et efficiente.

Les heures de circulation – Article 4

L'imposition d'un couvre-feu et les conditions afférentes rencontrent en partie les revendications de l'UMQ, notamment celles contenues dans son mémoire du 28 juin 2005 déposé dans le cadre de la consultation publique sur les véhicules hors route. Dans l'esprit de ce mémoire, l'interdiction générale devrait néanmoins être plus sévère et ainsi être imposée entre 22 h et 6 h et non entre 24 h et 6 h même si le projet de loi habilite les municipalités à déroger à cet horaire. Puisque le projet octroie aux municipalités le pouvoir de déroger aux règles imposées au niveau national, elles pourront donc être plus restrictives ou plus permissives. Toutefois, l'opportunité de circuler en temps pour les régions comme le Nord-du-Québec où les VHR sont un moyen de transport quotidien devrait être offerte aux MRC où il y a un consensus régional sans qu'elles aient à recourir à un règlement du ministre pour déroger au couvre-feu.

Les distances séparatrices – Article 3

La *Loi sur les véhicules hors route* (LVHR) prescrit qu'il est interdit à un véhicule hors route (VHR) de circuler à moins de 30 mètres des lieux habités et plusieurs intervenants, dont l'UMQ, sont d'avis que cette distance séparatrice peut s'avérer insuffisante selon les milieux. Le projet de loi hausse cette norme à 100 mètres pour les nouveaux sentiers aménagés après le 31 décembre 2011. Or, selon nos sources, il y a toutefois lieu d'anticiper certaines difficultés d'application, particulièrement pour les sentiers de quad, le réseau de nouveaux sentiers étant peu développé actuellement sur le territoire québécois. Sur le terrain, l'application de la norme supposerait un couloir de 200 mètres de part et d'autre des lieux habités, ce qui semble pratiquement impossible à réaliser dans les milieux sensibles où les sentiers de quads sont projetés. Il semble qu'il n'existe pas de tel couloir actuellement dans les régions concernées. Pour les sentiers de motoneiges, les réseaux de sentiers étant presque complétés, il semble que la norme pose moins problème, bien qu'en certains endroits, il peut s'avérer impossible de la respecter.

Jusqu'à tout récemment, la connaissance scientifique de l'impact du bruit des véhicules hors route, dont les motoneiges, sur les résidents qui vivent à proximité des sentiers, était peu développée. Ainsi, dans son mémoire du 28 juin 2005, l'UMQ préconisait, en vertu du principe de précaution, une distance de 200 à 300 mètres des lieux habités selon les milieux. Or, la récente *Enquête socioacoustique sur le bruit causé par la circulation des motoneiges* de l'Institut national de santé publique conclue à une régression significative du bruit de près de 15 décibels à 60 mètres des lieux habités et qu'à cette distance, les gens sont plutôt incommodés par l'odeur des gaz d'échappement que par le bruit. Environ 2,3 à 2,8 % des gens ont répondu être fortement dérangés durant les activités de communication et pendant le sommeil, alors que cette proportion grimpe à 10,3 % pour les odeurs. Une diminution de la densité de circulation a aussi été observée en soirée et durant la nuit, soit 0,5 passage à l'heure. Bien que cette enquête comporte des limites, elle contient des constats et des pistes de solutions à explorer. Cette étude a été réalisée du 8 janvier au 7 mars 2009, dans 14 municipalités situées dans trois régions du Québec et les résultats ont été publiés en mars 2010.

Nous pensons que la loi devrait donc atténuer la rigidité de la norme en offrant une latitude entre 60 et 100 mètres et en permettant d'y déroger dans des circonstances particulières édictées dans la loi. Cette dérogation devrait être également assortie de certaines conditions à respecter prescrites par la loi, et qui viendraient s'ajouter à celle déjà prévue d'avoir une autorisation expresse du propriétaire ou du locataire de l'habitation ou de l'aire réservée. Ces conditions pourraient être, par exemple, l'installation de murs antibruit temporaires, l'obligation de ne pas laisser les surfaces dénudées pour éviter de laisser circuler les motoneiges sur des surfaces augmentant le bruit se propageant vers les riverains.

Avec l'interdiction de circuler la nuit prescrite par le projet de loi, plusieurs conditions semblent être réunies pour réduire le dérangement dû aux motoneiges ainsi que les autres conséquences sur la santé.

Assemblée publique sur le règlement sur les distances séparatrices – Article 13

L'article 13 du projet de loi stipule qu'avant d'adopter un règlement sur les distances séparatrices, une municipalité doit tenir une assemblée publique dans le but d'entendre les citoyens intéressés, de recevoir leurs commentaires écrits et de répondre à leurs questions et que cette assemblée est tenue par une commission présidée par le maire et constituée, outre celui-ci, d'au moins deux membres du conseil.

Dans le contexte où plusieurs municipalités ont déjà des instances qui possèdent l'expertise en la matière, comme une commission de sécurité publique, l'UMQ demande plus de souplesse dans le projet de loi afin que les municipalités aient la latitude de confier ce mandat à leurs instances où à toute personne élue désignée par le maire si elles le souhaitent.

La surveillance des sentiers et l'application de la loi

Le projet de loi est muet sur la façon dont le gouvernement entend faire appliquer la loi. Comment y arrivera-t-il en l'absence de force de surveillance et de mesures coercitives? Le gouvernement devrait prévoir des mesures d'encadrement à la fonction d'agent de surveillance de sentiers, mais nous estimons qu'il ne s'agit pas là d'une responsabilité municipale, car elle pourrait entraîner des coûts.

Confiant que ce projet de loi aura des retombées positives pour nos municipalités québécoises qui bénéficient économiquement de cette industrie, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération distinguée.

Le président et
maire de Saint-Jérôme,



MARC GASCON

c. c. M^{me} Danielle Doyer, présidente de la Commission des transports et de l'environnement,
Assemblée nationale du Québec