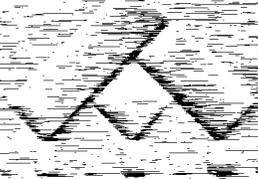


*COMMENTAIRES SUR LE DOCUMENT D'ORIENTATION
SUR LES VÉHICULES HORS ROUTE*





FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES MUNICIPALITÉS

***COMMENTAIRES SUR LE DOCUMENT D'ORIENTATION
SUR LES VÉHICULES HORS ROUTE***

MÉMOIRE DE LA

FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES MUNICIPALITÉS

PRÉSENTÉ

À LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

MARS 2006

AVANT-PROPOS

PRÉSENTATION DE LA FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES MUNICIPALITÉS

La Fédération Québécoise des Municipalités, la FQM, est présente sur 85 % du territoire québécois, en milieu rural comme en milieu urbain. Regroupant plus de 915 municipalités et la presque totalité des municipalités régionales de comté, elle représente plus de 3 millions de citoyens qui habitent les territoires couverts par ses membres.

Les représentants de la majorité des régions administratives (14 sur 17) ainsi que ceux des deux communautés métropolitaines détiennent un siège actif au conseil d'administration de la FQM.

Fondée il y a 62 ans, la Fédération Québécoise des Municipalités a pour mission de défendre l'autonomie et les pouvoirs des municipalités de même que le développement des régions.

De façon plus spécifique, la mission de l'organisme se décrit comme suit :

- *Concevoir et mettre en œuvre de nouvelles formes de partenariat favorisant la collaboration, l'entraide et l'esprit d'équipe entre les membres;*
- *Favoriser la conception, le développement et la mise en place des leviers de développement social, économique, financier, administratif, politique et culturel au regard des besoins actuels et futurs des municipalités locales et régionales, et soutenir les initiatives des membres en ce sens;*
- *Jouer un rôle collectif et stratégique d'influence auprès des instances politiques et des acteurs socio-économiques afin d'assurer son développement;*
- *Informé, soutenir et conseiller les municipalités dans leur rôle et responsabilités quotidiens, notamment quant au cadre légal et réglementaire qui les régit et selon leurs besoins spécifiques.*

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS.....	I
INTRODUCTION.....	IV
1. LE CONTEXTE : LE MONDE MUNICIPAL ET LE DOSSIER DES VHR.....	1
2. LE RESPECT DE LA COMPÉTENCE DE LA MRC ET LA CONCERTATION RÉGIONALE : UN ÉQUILIBRE INCONTOURNABLE POUR ASSURER LA PÉRENNITÉ DES SENTIERS.....	3
2.1 Les tables de concertation régionales.....	3
2.2 Le comité consultatif.....	4
3. LE FINANCEMENT DES RÉSEAUX.....	5
4. L'OBJECTIF D'UNE RÉGLEMENTATION MUNICIPALE HARMONISÉE AU NIVEAU DE CHAQUE MRC POUR RENDRE EFFICACE LE RESSERREMENT DES RÈGLES ET LA SURVEILLANCE DES SENTIERS.....	6
4.1 Santé publique et environnement.....	6
4.1.1 Le bruit.....	6
4.1.2 Rejets d'hydrocarbures.....	8
4.1.3 L'application du <i>Règlement sur la circulation de véhicules motorisés dans certains milieux fragiles</i>	10
4.1.4 La sauvegarde de la diversité biologique du territoire.....	11
4.2 Sécurité des sentiers.....	11
5. RÈGLEMENTS MUNICIPAUX.....	13
5.1 Protéger les réseaux interrégionaux contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés au bruit ou aux odeurs.....	13
5.2 Protéger les propriétaires qui accordent un droit de passage contre les recours en cas d'accident (sauf en cas de faute lourde ou intentionnelle).....	14

5.3 Remplacer l'approbation des règlements municipaux régissant la circulation des véhicules hors route par le ministre des Transports essentiellement par un devoir d'information de la part de la municipalité	15
5.4 Clarifier, dans une modification réglementaire, le pouvoir des MRC de changer les heures de circulation des véhicules hors route dans les sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées.....	15
6. LA SURVEILLANCE DES SENTIERS	17
7. L'IMPORTANCE D'UN PARTENARIAT AVEC LES MUNICIPALITÉS POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION.....	20
CONCLUSION	21
RECOMMANDATIONS	22
BIBLIOGRAPHIE	

INTRODUCTION

La Fédération Québécoise des Municipalités (FQM) remercie la Commission des transports et de l'environnement de recevoir ses commentaires sur le document d'orientation sur les véhicules hors route.

Interpellés par cette importante problématique, de nombreux membres de la FQM, qu'il s'agisse de municipalités locales ou de MRC, ont déjà eu l'occasion de participer à la consultation sur l'encadrement des véhicules hors route, à l'été 2005. Le conseil d'administration de la FQM avait alors fait le choix d'appuyer ses membres qui souhaitaient participer individuellement à cette consultation afin de favoriser le témoignage de chacune des situations propres à un milieu ou à une région donnée. Toutefois, il s'avère également opportun de porter à l'attention de la Commission l'ajout de la dimension globale qu'apporte la FQM dans ce dossier. Ainsi, la FQM est heureuse de présenter ses commentaires et d'être associée étroitement à l'analyse des orientations proposées par le gouvernement.

La FQM a appuyé l'adoption d'une loi spéciale, le projet de loi n° 90, *Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route*, pour répondre au jugement de la Cour supérieure, du 30 novembre 2004, relatif au dossier du parc linéaire « Le P'tit train du Nord ».

Rappelons que l'objectif principal de ce projet de loi était de protéger les municipalités contre d'éventuelles poursuites jusqu'au 1^{er} mai 2006. Par la suite, le *Règlement sur les véhicules hors route (VHR) modifiant le Règlement sur la motoneige et les véhicules tout terrain* a été déposé puis rendu public dans la Gazette officielle, le 29 décembre dernier. La FQM partage entièrement le souhait exprimé par le gouvernement de « concilier les droits des citoyens riverains, à la quiétude et le droit des motoneigistes et quadistes de s'adonner à la pratique libre

et sécuritaire de leur loisir »¹. Toutefois, nous profiterons de la présente consultation pour aborder les réserves déjà exprimées par les municipalités avant l'application de ce règlement.

C'est donc avec grand intérêt que nous vous présenterons nos commentaires généraux à l'égard des orientations ministérielles proposées. Après un bref survol du contexte vécu par le monde municipal à l'égard du dossier des VHR, notre présentation abordera les principaux thèmes du document de consultation.

La dernière partie du mémoire portera sur les mécanismes de concertation que le gouvernement compte mettre en place. La FQM se questionne sur le rôle que veut accorder le gouvernement à la Conférence régionale des élus (CRÉ). Nous voulons signifier l'importance que soit respectée la compétence des MRC en matière d'aménagement du territoire.

Nous aborderons, dans un troisième temps, la question du financement des réseaux.

La FQM présentera ensuite sa position sur l'importante question du resserrement des règles et de la surveillance des sentiers. À cet égard, nous commenterons les propositions relatives à la santé publique, l'environnement et la sécurité sur les sentiers.

En cinquième lieu, nous reprendrons et commenterons les modifications législatives proposées au regard de la réglementation municipale.

Enfin, nous aborderons l'épineuse question de la surveillance des sentiers et de nos réserves à l'égard de la capacité des intervenants à assurer la surveillance requise.

¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, Communiqué de presse, 28 décembre 2004.

Pour la FQM, il est essentiel que la pratique et l'utilisation des VHR se fassent en harmonie avec les besoins de quiétude des citoyens habitant à proximité des sentiers. Voilà un point fondamental aux yeux des élus municipaux et des citoyens des régions du Québec.

La FQM espère donc que ses commentaires sauront enrichir les travaux en cours.

1. LE CONTEXTE : LE MONDE MUNICIPAL ET LE DOSSIER DES VHR

La pratique du quad et de la motoneige engendre des retombées économiques importantes dans les municipalités situées en région. Le ministère du Tourisme estime qu'un demi-million d'adeptes ont dépensé 1,3 milliard de dollars au Québec en 2004-2005. Ainsi, 14 400 emplois directs et indirects ont été générés par l'activité du VHR, 793 millions de dollars de PIB, dont 337 millions de dollars pour le quad et 456 millions de dollars pour la motoneige². L'apport économique de ces activités est donc indéniable pour les régions. Toutefois, leur pratique ne doit pas non plus nuire à la qualité de vie des citoyens de ces milieux, dont plusieurs ont choisi de vivre dans une municipalité rurale, justement pour la quiétude qu'elle leur procure. Au milieu de cette nécessaire cohabitation, on retrouve les élus municipaux.

En ce qui concerne la pratique du quad et de la motoneige, les municipalités ont un pouvoir de réglementation afin d'encadrer cette pratique. Mais, bien que la capacité de réglementer des municipalités aille au-delà des clauses prévues à la loi, elle a été peu utilisée depuis 1996. Toutefois, le règlement du 29 décembre 2004 a permis aux municipalités de mieux encadrer la pratique des véhicules hors route. En fait, les deux nouvelles balises portent sur :

- l'interdiction de la circulation des motoneiges et des VTT entre 22 h et 6 h;
- et
- la réduction de la vitesse de ces véhicules à 30 km/h sur les sentiers situés à moins de 30 m des résidences.

Ce règlement incitait les municipalités à réagir et à adopter les règlements municipaux en fonction de la densité de circulation sur leur territoire. Toutefois, dans l'attente d'une nouvelle législation, la FQM s'inquiète de l'application réglementaire. Ainsi, lors de sa réaction initiale, la FQM soulignait que la Sûreté du Québec ne garantissait en rien que les règlements municipaux feraient l'objet d'interventions ciblées et suffisantes. Le document d'orientation offre une avenue intéressante, soit des formations ciblées destinées aux agents

de surveillance. Nous y reviendrons plus loin dans la section portant spécifiquement sur la réglementation.

² MINISTÈRE DU TOURISME, Communiqué, 1^{er} mars 2006. « La ministre du Tourisme dévoile une importante étude concernant la pratique touristique du quad et de la motoneige : 1,3 G \$ de dépenses effectuées au Québec ».

2. LE RESPECT DE LA COMPÉTENCE DE LA MRC ET LA CONCERTATION RÉGIONALE : UN ÉQUILIBRE INCONTOURNABLE POUR ASSURER LA PÉRENNITÉ DES SENTIERS

2.1 Les tables de concertation régionales

Le 16 juin 2005, en suivi d'une résolution adoptée par notre conseil d'administration, la FQM invitait la ministre déléguée aux Transports à « appuyer un projet pour la région des Laurentides, afin que le ministère des Transports reconnaisse ce projet à titre de projet-pilote par la réalisation de son plan directeur de planification et d'encadrement du loisir motorisé »³. La FQM est en accord avec l'idée qu'il y ait une concertation régionale pour planifier les liens interrégionaux entre les sentiers permanents. À notre avis, il s'agit là de la dernière étape d'un important travail de planification locale. La FQM se questionne sur le rôle que le gouvernement veut donner à la Conférence régionale des élus (CRÉ), puisque ce sont les MRC qui ont le pouvoir et la responsabilité en matière de schéma d'aménagement.

En effet, préalablement à cette concertation, chaque MRC, en lien avec toutes les municipalités locales de son territoire, aura à planifier ce réseau de base. Faut-il le rappeler, le développement de ce réseau des VHR doit tenir compte de la compatibilité des usages. Les MRC ont le pouvoir et la responsabilité de prévoir dans leur schéma d'aménagement tous les usages telles les pistes cyclables, de marche, de patinage à roues alignées, de motoneige et de quad.

La MRC est à même d'évaluer les possibilités de développement et d'aménagement du territoire et possède les outils pour le réaliser. Par l'outil qu'est son schéma d'aménagement, la MRC planifie le développement de son territoire à long terme. La MRC possède également les compétences techniques pour réaliser cette planification, puisque chaque MRC est dotée d'un ou plusieurs professionnels en aménagement du territoire. La MRC détient également l'information sur toutes les ententes de servitude publique.

³ FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES MUNICIPALITÉS, Suivi de la résolution CA-12-05-2005/Lettre envoyée à la ministre déléguée aux Transports sur les « Véhicules hors route : projet-pilote de la région des Laurentides », Québec, 16 juin 2005.

C'est pourquoi, la FQM estime que les sommes qui seront dévolues par le gouvernement pour planifier le réseau de base des VHR devraient être versées à la MRC.

La FQM recommande :

- Que les MRC aient la responsabilité d'établir les sentiers permanents sur leur territoire;
- Que le gouvernement appuie financièrement les MRC dans cette démarche;
- Que la CRÉ joue un rôle de concertation à la fin du processus dans l'établissement des liens interrégionaux.

2.2 Le comité consultatif

Quant au plan national, le gouvernement propose la mise sur pied d'un comité consultatif sur les VHR, et c'est avec grand intérêt que la FQM y participera. Toutefois, nous estimons que la présidence de ce comité se doit d'être assurée par un représentant du monde municipal.

La FQM recommande :

- Que le comité consultatif à l'échelle nationale soit présidé par un élu municipal, membre d'une association municipale.

3. LE FINANCEMENT DES RÉSEAUX

Pour assurer un réseau sécuritaire et bien intégré dans son milieu, des sommes importantes doivent être investies. Le document d'orientation fait état qu'il y aura un apport financier du gouvernement, à même des enveloppes du ministère des Affaires municipales et des Régions. La FQM s'interroge sur ces programmes. A-t-on procédé à une évaluation des besoins?

Pour la seule région des Laurentides, le ministère des Transports a évalué à plus d'un million de dollars la somme nécessaire pour régler la situation des sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires. A-t-on procédé à une telle évaluation pour l'ensemble du Québec?

La pratique des VHR profite au développement économique de tout le Québec et plusieurs ministères, autres que les Affaires municipales et des Régions, sont directement interpellés par ce dossier, notamment Tourisme Québec, le ministère des Transports et le ministère des Ressources naturelles. En plus de ce financement public, le principe de l'utilisateur payeur doit être au cœur du développement « permanent » de ce secteur d'activité.

4. L'OBJECTIF D'UNE RÉGLEMENTATION MUNICIPALE HARMONISÉE AU NIVEAU DE CHAQUE MRC POUR RENDRE EFFICACE LE RESSERREMENT DES RÈGLES ET LA SURVEILLANCE DES SENTIERS

La FQM est satisfaite de voir l'importance accordée au resserrement des règles, mais souhaite vous faire part de ses préoccupations à l'égard de leur mise en œuvre.

4.1 Santé publique et environnement

D'abord, en matière de santé publique et d'environnement, les trois orientations proposées sont minimales et essentielles à la démarche d'instauration de sentiers permanents afin de préserver la santé des usagers et des riverains et de protéger l'environnement. La FQM y donne donc son aval.

- L'interdiction de modifier les systèmes d'échappement des VHR.
- L'interdiction de vendre des équipements servant à modifier les VHR.
- Les pouvoirs des municipalités, en vertu de la *Loi sur les compétences municipales*, pour interdire en hiver la circulation des VHR sur les plans d'eau qui servent de réservoir d'eau potable.

4.1.1 Le bruit

La technologie des moteurs de motoneige n'a pratiquement pas changée depuis 20 ans, sauf pour en augmenter la puissance. Au Canada, la seule norme stipule que les véhicules neufs ne peuvent dépasser 78 dB, mesurés à l'accélération, à 17 m du sentier. Cette norme serait inchangée depuis 23 ans.

Avec un sonomètre professionnel, l'équipe de l'émission *Découverte* de la SRC s'est livrée à une évaluation « sur le terrain ». La conclusion de cette expérience révèle que, si la majorité

des modèles respectait la norme, à deux décibels près, environ 25 % des motoneiges testées dépassaient 80 db.

L'interdiction de vendre de l'équipement servant à modifier les systèmes d'échappement des VHR de même que l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement des VHR sont des mesures pertinentes à imposer afin de veiller à la quiétude des riverains des sentiers de VHR. Toutefois, laisser la seule responsabilité de l'application de ces mesures aux agents de surveillance de sentier nous permet de douter de la portée réelle de telles mesures, si on fait un parallèle avec des mesures semblables applicables aux motocyclettes et dont les corps policiers ont la responsabilité de l'application, avec des résultats mitigés.

Pour que ces mesures aient une portée concrète, le pouvoir de verbaliser les délinquants devrait également être confié aux corps policiers, avec des amendes dissuasives et même la possibilité de saisir le VHR du fautif en cas de récidive. Cette mesure devrait être appuyée par une campagne énergique de sensibilisation et de contrôle, avec barrage policier et inspection des VHR, sur l'ensemble du territoire, à l'exemple des campagnes contre l'alcool au volant, et ce, si l'on veut réellement que cette mesure puisse atteindre des objectifs concrets en matière de contrôle du bruit.

La FQM recommande :

- Qu'une campagne de sensibilisation et de contrôle sur le territoire soit mise sur pied pour assurer le respect du contrôle sur le bruit.

Il est à noter également que, à haute vitesse, le bruit généré par la chenille qui tracte la motoneige génère plus de bruit que son moteur. Donc, l'importance du contrôle de la vitesse dans les sentiers de motoneige est une mesure qui contribuera à la réduction de la pollution sonore de ce type de véhicule.

4.1.2 Rejets d'hydrocarbures

La technologie des moteurs de motoneige a peu changé depuis 20 ans. Apparemment, il n'y a pas de règlement antipollution pour les motoneiges au Canada. Il n'y a donc aucun intérêt pour les constructeurs d'améliorer la réduction des émissions polluantes de leurs moteurs.

La majorité des modèles de motoneige sur le marché offre une motorisation qui repose sur la technologie du moteur à deux temps. Dans un moteur à deux temps, la soupape qui laisse entrer le mélange d'huile, d'air et d'essence et celle qui laisse sortir les gaz d'échappement sont ouvertes simultanément au moment de la combustion. Même si cette situation ne dure qu'un bref instant, il en résulte qu'une partie de l'essence et de l'huile est rejetée avant d'être brûlée. Ce mélange peut représenter jusqu'au tiers de l'essence injecté dans le moteur. Cette situation explique partiellement une consommation élevée de ce type de moteur, qui peut représenter jusqu'à 20 l aux 100 km, soit 14 milles au gallon.

Depuis quelques années, l'industrie de la motoneige offre aux consommateurs des moteurs à quatre temps, moins gourmands et moins polluants.

Il est à noter que, pour ce qui est des VTT-quads, la situation est différente. L'industrie offre aux consommateurs des véhicules équipés de moteurs à quatre temps depuis plusieurs années, ce qui a déclassé la technologie des moteurs à deux temps. Souhaitons que ce changement se fasse rapidement dans le monde de la motoneige.

L'échéancier du plan de travail du gouvernement à cet égard nous semble imprécis et mériterait l'élaboration d'un échéancier prévisible pour l'atteinte de résultats concrets, tout en fixant des dates butoirs aux étapes stratégiques.

La FQM recommande :

- Que le gouvernement établisse un échéancier clair du plan de travail, en concertation avec le gouvernement fédéral responsable des normes de construction applicables aux VHR et aux normes relatives aux rejets d'hydrocarbures pour atténuer les impacts environnementaux de la pratique de VHR.

Concernant l'étude socio-acoustique à réaliser, qui déterminera les mesures à appliquer afin d'assurer la quiétude des citoyens, la FQM appuie cette démarche. D'autant plus que la FQM travaille depuis deux ans avec le ministère des Transports sur l'implantation de nouveaux outils pour aider les municipalités ayant des problématiques particulières liées au bruit routier. En ce sens, la FQM a été l'instigatrice avec le MTQ d'un projet-pilote effectué en 2005 dans les municipalités de Val-Joli en Estrie, de La Tuque en Mauricie et de Tadoussac sur la Côte-Nord.

Il serait intéressant que les résultats des travaux sur le bruit routier puissent être associés à la présente démarche afin de déterminer les critères qui permettraient de réduire le bruit pour le bien-être des citoyens habitant à proximité des sentiers de VHR.

En ce sens, le gouvernement pourrait faire appel à la Table des partenaires sur la gestion du bruit en milieu municipal où siègent déjà des représentants d'une quinzaine d'organismes nationaux. De nouvelles technologies pourraient ainsi être proposées aux municipalités ou aux clubs de VHR pour des interventions à long terme.

Il faudrait même voir la pertinence d'élargir, à la lumière des travaux de la table déjà existante, la portée de la réglementation sur le bruit à l'ensemble des véhicules, qu'il s'agisse des VHR, du transport lourd, des motocyclettes ou de toutes autres sources de bruit produit dans les zones habitées.

La FQM recommande :

- Que l'étude socio-acoustique ainsi que les travaux portant sur la réglementation sur le bruit soient faits en concertation avec la *Table des partenaires sur la gestion du bruit en milieu municipal*.

4.1.3 L'application du *Règlement sur la circulation de véhicules motorisés dans certains milieux fragiles*

Ce règlement vise à protéger les milieux naturels fragiles de l'impact de la circulation des VHR. C'est le cas notamment des marais, marécages et tourbières, des dunes, cordons littoraux et plages. Il est d'ailleurs étonnant que le document de consultation du ministère des Transports n'en fasse pas mention.

Dans le cadre du présent débat, il serait pertinent de revoir les objectifs de ce règlement, à la lumière des conclusions portant sur les règles environnementales applicables aux utilisateurs de VHR. Considérant l'utilisation de ce type de véhicule sur l'ensemble du territoire, particulièrement sur les terres publiques, un renforcement de cette réglementation, notamment par l'imposition d'amendes dissuasives auprès des délinquants, contribuerait à une plus grande protection des milieux naturels.

La FQM recommande :

- Que le gouvernement revoie les objectifs du *Règlement sur la circulation de véhicules motorisés dans certains milieux fragiles*, à la lumière des conclusions portant sur les règles environnementales applicables aux utilisateurs de VHR.

4.1.4 La sauvegarde de la diversité biologique du territoire

La préoccupation de protection des milieux naturels doit prévaloir dans l'élaboration d'un réseau de sentiers permanents. On devrait prioritairement privilégier l'établissement de sentiers permanents en terres publiques, tout en évitant toute proximité avec un territoire ayant un statut de protection (réserve écologique, parc national) et considérer la stratégie gouvernementale sur les aires protégées, qui vise la protection de 8 % du territoire québécois, afin de protéger la diversité biologique du territoire.

La FQM recommande :

- Que, dans la préparation des sentiers permanents, une attention particulière soit apportée à la sauvegarde de la diversité biologique du territoire.

4.2 Sécurité des sentiers

En matière de sécurité, les amendements législatifs proposés répondent, à quelques nuances près, aux attentes exprimées par les municipalités et les MRC à l'occasion de la consultation du printemps dernier.

Toutefois, bien que la FQM soit en accord avec l'amendement proposé de hausser l'âge minimal de 14 à 16 ans pour conduire un VHR, dans la mesure où l'utilisation d'un VHR se fait à l'occasion d'un travail, et non de façon récréative, l'âge minimal de 14 ans pourrait être toléré.

La FQM recommande :

- Une tolérance de l'utilisation d'un VHR à l'occasion d'un travail pour les jeunes de 14 à 16 ans.

La FQM appuie les autres propositions du rapport qui sont :

- Rendre obligatoires la formation et le certificat d'aptitude pour les jeunes de 14 ans et plus qui utilisent le VHR à l'occasion d'un travail et les rendre aussi obligatoires pour les jeunes de 16 à 17 ans;
- Préciser l'obligation de détenir un droit d'accès pour circuler dans les sentiers pour améliorer son applicabilité. La sanction de cette infraction sera confiée à la patrouille spéciale d'agents de surveillance de sentier;
- Rendre progressives les amendes liées à la vitesse, comme dans le Code de la sécurité routière;
- Prévoir une amende pour l'utilisateur d'un véhicule hors route qui circule sur un terrain privé sans l'autorisation du propriétaire ou du locataire;
- Augmenter la distance de circulation de 500 m à 1 km sur les chemins publics, dans la mesure où une signalisation routière autorise cette circulation et qu'elle est sécuritaire;
- Améliorer le visuel de la plaque d'immatriculation pour en favoriser une meilleure lecture et une identification plus efficace des contrevenants.

5. RÈGLEMENTS MUNICIPAUX

Bien que les orientations proposées dans le document devraient avoir pour but de resserrer l'encadrement de la pratique des VHR pour la rendre plus respectueuse des riverains et de l'environnement, elles ont également pour but d'assurer la pérennité des sentiers. Nous reprenons ici les principales modifications législatives proposées.

5.1 Protéger les réseaux interrégionaux contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés au bruit ou aux odeurs

Les propriétaires et les opérateurs des réseaux interrégionaux devront, pour bénéficier de cette protection, remplir les trois conditions énoncées à la page 13 du document d'orientation et aucune protection ne sera accordée en cas de faute lourde ou intentionnelle.

La FQM ne peut qu'être en accord avec cette mesure, puisque ne pas accorder cette protection mettrait les propriétaires et les opérateurs des réseaux interrégionaux à la merci de recours selon les articles 1457 et 976 du Code civil du Québec. Cette situation ne peut que fragiliser l'intégrité des réseaux interrégionaux.

Ces mesures découlent d'ailleurs de la décision de la Cour supérieure, rendue le 30 novembre 2004, impliquant la MRC des Laurentides, qui est venue compromettre l'avenir du réseau interrégional en accordant des dommages et intérêts à toutes les personnes résidant à moins de 100 m de la voie de circulation des motoneiges, alors que la *Loi sur les véhicules hors route* fixait plutôt une distance de 30 m.

La FQM demande au gouvernement de conférer ou de confirmer le pouvoir aux municipalités d'acquérir de façon consensuelle ou unilatérale le droit d'usage d'une propriété pour créer un

sentier et le pouvoir d'utiliser, pour ce faire, les fonds des parcs⁴. La FQM demande également de conférer aux MRC les mêmes pouvoirs d'acquérir de façon consensuelle ou unilatérale le droit d'usage d'une propriété pour créer un sentier.

Enfin, dans un souci de pérennité du réseau de sentiers, le gouvernement doit donner aux municipalités le pouvoir de réglementer sur les propriétés riveraines les dispositions d'implantation de nouvelles constructions en lien avec la réglementation régissant les distances séparatrices que doit respecter un sentier lors de son implantation.

La FQM recommande :

- Au gouvernement de conférer ou de confirmer le pouvoir aux municipalités d'acquérir conjointement ou exclusivement le droit d'usage d'une propriété pour créer un sentier. De conférer aux MRC les mêmes pouvoirs d'acquérir de façon consensuelle ou unilatérale le droit d'usage d'une propriété pour créer un sentier.
- Au gouvernement de donner aux municipalités le pouvoir de réglementer sur les propriétés riveraines les dispositions d'implantation de nouvelles constructions en lien avec la réglementation régissant les distances séparatrices que doit respecter un sentier lors de son implantation.

5.2 Protéger les propriétaires qui accordent un droit de passage contre les recours en cas d'accident (sauf en cas de faute lourde ou intentionnelle)

La FQM est parfaitement en accord avec cette proposition.

⁴ La municipalité de Saint-Zénon est présentement devant les tribunaux afin de déterminer si elle a le pouvoir d'exproprier un droit de passage sur la propriété de deux de ses résidents (*Allan Peyrard c. Municipalité de St-Zénon*, Cour supérieure, district de Joliette, 705-05-007010-054 et *Carmen Gignac c. Municipalité de St-Zénon*, Cour supérieure, district de Joliette, 705-05-007008-058). La Cour supérieure aura donc à déterminer si un sentier interrégional de motoneige constitue une cause d'utilité publique en vertu du Code civil du Québec.

5.3 Remplacer l'approbation des règlements municipaux régissant la circulation des véhicules hors route par le ministre des Transports essentiellement par un devoir d'information de la part de la municipalité

Dans l'optique où l'on délaisse un régime où une municipalité devait faire approuver son règlement régissant l'utilisation des véhicules hors route sur les chemins publics municipaux par le ministre des Transports (article 626 et suivants du Code de la sécurité routière) pour un régime où la municipalité devrait seulement informer le MTQ des règlements ainsi adoptés.

La FQM est en accord avec cette proposition.

5.4 Clarifier, dans une modification réglementaire, le pouvoir des MRC de changer les heures de circulation des véhicules hors route dans les sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées

La loi et les règlements prévoient qu'il est interdit de circuler la nuit, entre 22 h et 6 h, dans les sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées⁵, mais une municipalité locale peut modifier ces heures d'interdiction par règlement⁶.

Comme la loi octroie ce pouvoir spécifiquement aux municipalités locales, alors que, dans les faits, les sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées sont souvent sous la gestion de la MRC en vertu de baux, la FQM souhaite une modification législative afin d'étendre les pouvoirs dévolus aux municipalités locales à l'article 48 de la *Loi sur les véhicules hors route* aux MRC. De plus, ce pouvoir devrait être élargi à l'ensemble des réseaux interrégionaux en milieu habité.

⁵ Article 12, par. 4, de la *Loi sur les véhicules hors route* et deuxième alinéa de l'article 1 du *Règlement sur les véhicules hors route*.

⁶ Article 48, par. 2, de la *Loi sur les véhicules hors route* et quatrième alinéa de l'article 1 du *Règlement sur les véhicules hors route*.

La FQM recommande :

- Que le gouvernement modifie l'article 48 de la *Loi sur les véhicules hors route* afin d'étendre ce pouvoir aux MRC.

De plus, afin de faciliter la pratique du VHR entre les territoires et qu'un contrôle de l'activité soit possible, la FQM suggère que le gouvernement incite les municipalités à uniformiser leur réglementation au plan des MRC afin que les normes retenues (heures de circulation et limites de vitesse) soient mieux applicables par les autorités.

La FQM recommande :

- Que le gouvernement incite les municipalités à uniformiser leur réglementation sur la pratique du VHR au plan des MRC.

6. LA SURVEILLANCE DES SENTIERS

Les commentaires reçus par la Fédération de la part de ses membres indiquent clairement que les municipalités et les MRC sont inquiètes des réelles possibilités d'améliorer la surveillance des sentiers et d'encadrer la pratique hors sentier. En effet, au même titre que les clubs de VHR, le monde municipal souhaite que les agents de surveillance aient des pouvoirs accrus. Toutefois, ces bénévoles recrutés par les clubs de VHR doivent se soumettre à des normes précises de sélection et il nous semble évident que certains d'entre eux devront pouvoir émettre des rapports d'infraction.

En effet, il nous apparaît impensable, au plan de la surveillance des sentiers, que la responsabilité soit entièrement entre les mains de la SQ. Déjà, en vain, les municipalités demandent de plus en plus d'effectifs de la SQ sur leur territoire. Ces demandes, qui concernent principalement des affectations à la patrouille routière, sont insuffisantes pour répondre aux besoins soulevés par les Comités de sécurité publique. Face à cela, nous imaginons difficilement comment la SQ pourra assurer une véritable surveillance des sentiers de VHR sans refiler une facture, déjà fort élevée, aux municipalités. De fait, ces municipalités au nombre de 945, soit plus de 85 % des municipalités du Québec, doivent, pour l'année 2006, assumer une facture globale de la SQ de plus de 241 millions de dollars pour les services policiers.

Il est impensable, à la vue de ces données, de demander davantage d'efforts sans qu'il n'y ait d'impact sur les services policiers de base prévus pour les citoyens des territoires couverts par les ententes de service signées avec la SQ. Toutefois, la FQM considère qu'il doit demeurer du devoir des corps policiers d'émettre les infractions majeures pouvant avoir des effets en matière criminelle, qu'il s'agisse de la conduite en état d'ébriété, de la conduite dangereuse ou d'autres infractions majeures.

La FQM recommande :

- Que le gouvernement s'assure que les services policiers de base, dispensés aux MRC par la Sûreté du Québec afin de répondre aux exigences de la surveillance des sentiers, ne se fassent pas aux dépens des effectifs affectés à la patrouille routière.

À moyen terme, il faut donc trouver des solutions ailleurs. Voilà pourquoi la FQM appuie l'objectif visant à consolider le rôle des agents de surveillance, notamment en ce qui concerne la possibilité de remplir un rapport d'infraction général, de faire remiser un VHR ou, enfin, d'exiger les papiers nécessaires que sont le certificat d'immatriculation, l'attestation d'assurance ou le certificat d'aptitude. Toutefois, pour atteindre ces objectifs à l'aide des tables de concertation régionales, il est impératif de consolider l'arrimage local entre les municipalités, les clubs de VHR et la SQ.

La FQM est favorable à la signature d'une entente entre la SQ et les fédérations de VHR en ce qui concerne la formation des agents de surveillance.

Toutefois, nous déplorons que le document d'orientation ne fait aucune référence aux Comités de sécurité publique (CSP). En effet, il est impératif de confier un rôle de coordination précis aux CSP qui sont présents dans chacune des MRC. Les CSP sont déjà responsables du suivi de la desserte policière dans chaque territoire et leur rôle, depuis la réorganisation policière de 2001, ne cesse de se consolider auprès des autorités locales.

La FQM recommande :

- Que le gouvernement voie à ce que les autorités de la Sûreté du Québec aient à intégrer dans les plans d'action locaux et régionaux (PARL) un rapport annuel sur la surveillance des sentiers qui serait déposé aux Comités de sécurité publique (CSP) des MRC.
- Que ce rapport fasse l'objet de consultations précises sur la surveillance auprès des clubs de VHR.
- Que l'information sur les résultats de la surveillance des sentiers soit régulièrement portée à l'attention des élus municipaux représentés aux CSP dans chaque MRC concernée.

Nous croyons que cet arrimage renforcé entre les élus municipaux, les corps policiers et les fédérations de VHR est le meilleur moyen pour assurer le respect de la surveillance et de l'application des règlements aux usagers des sentiers de motoneige et de quad. Cet arrimage est aussi nécessaire pour permettre une cohabitation harmonieuse entre la pratique du VHR et la population riveraine des sentiers.

Par ailleurs, à plus court terme, au même titre que les agents de la SQ, nous partageons l'idée que les agents de surveillance de sentier soient dotés d'équipements spéciaux facilement identifiables par les usagers, qu'il s'agisse de véhicules, de vêtements ou de casques qui soient reconnaissables. Il est donc pertinent d'étendre à toutes les régions l'implantation de ces patrouilles spéciales et de s'assurer que la formation nécessaire soit disponible pour ces agents. Nous espérons donc que l'École nationale de police pourra offrir, dans un délai raisonnable, un programme ciblé de formation pour mieux adapter le travail de ces agents.

7. L'IMPORTANCE D'UN PARTENARIAT AVEC LES MUNICIPALITÉS POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION

Ce dernier axe d'intervention que propose le gouvernement est entièrement partagé par les municipalités, en particulier lorsqu'il est question de sensibiliser les citoyens, plus particulièrement les jeunes.

Par ailleurs, nous comptons sur un effort du ministère des Transports en collaboration avec le ministère des Affaires municipales et des Régions, comme cela semble prévu, pour soutenir, à l'aide de guides, les autorités municipales dans l'utilisation de leurs pouvoirs réglementaires relatifs à la circulation des VHR sur les chemins publics. Le gouvernement peut également compter sur la FQM pour sensibiliser et informer les municipalités et les MRC de toutes les régions du Québec.

CONCLUSION

La FQM réagit positivement aux engagements présentés dans le « Document d'orientation sur les véhicules hors route » déposé par le gouvernement, le 8 février dernier. Nous pouvons vous assurer de la collaboration des autorités municipales pour participer activement à l'atteinte des objectifs établis.

Au plan législatif, c'est avec intérêt que la FQM suivra l'aboutissement des démarches en cours qui visent, à terme, le dépôt d'un projet de loi sur l'encadrement de la pratique des VHR au Québec.

Nous remercions les membres de la Commission des transports et de l'environnement pour leur considération ainsi que toutes les municipalités et MRC ayant contribué à cet important exercice entamé au cours de l'hiver 2004-2005. Nous sommes convaincus que les citoyens de nos régions pourront profiter d'une pratique mieux encadrée des VHR, harmonieuse et intégrée à leur environnement.

RECOMMANDATIONS

- Que les MRC aient la responsabilité d'établir les sentiers permanents sur leur territoire.
- Que le gouvernement appuie financièrement les MRC dans cette démarche.
- Que la CRÉ joue un rôle de concertation à la fin du processus dans l'établissement des liens interrégionaux.
- Que le comité consultatif à l'échelle nationale soit présidé par un élu municipal, membre d'une association municipale.
- Qu'une campagne de sensibilisation et de contrôle sur le territoire soit mise sur pied pour assurer le respect du contrôle sur le bruit.
- Que le gouvernement établisse un échéancier clair du plan de travail, en concertation avec le gouvernement fédéral responsable des normes de construction applicables aux VHR et aux normes relatives au rejet d'hydrocarbures pour atténuer les impacts environnementaux de la pratique de VHR.
- Que l'étude socio-acoustique ainsi que les travaux portant sur la réglementation sur le bruit soient faits en concertation avec la *Table des partenaires sur la gestion du bruit en milieu municipal*.
- Que le gouvernement revoie les objectifs du *Règlement sur la circulation de véhicules motorisés dans certains milieux fragiles*, à la lumière des conclusions portant sur les règles environnementales applicables aux utilisateurs de VHR.

- Que dans la préparation des sentiers permanents, une attention particulière soit apportée à la sauvegarde de la diversité biologique du territoire
- Rendre obligatoires la formation et le certificat d'aptitude pour les jeunes de 14 ans et plus qui utilisent le VHR à l'occasion d'un travail et rendre aussi obligatoires pour les jeunes de 16 à 17 ans;
- Au gouvernement de conférer ou de confirmer le pouvoir aux municipalités d'acquérir, de façon consensuelle ou unilatérale, le droit d'usage d'une propriété pour créer un sentier. De conférer aux MRC les mêmes pouvoirs d'acquérir de façon consensuelle ou unilatérale le droit d'usage d'une propriété pour créer un sentier.
- Au gouvernement de donner aux municipalités le pouvoir de réglementer sur les propriétés riveraines les dispositions d'implantation de nouvelles constructions en lien avec la réglementation régissant les distances séparatrices que doit respecter un sentier lors de son implantation.
- Que le gouvernement modifie l'article 48 de la *Loi sur les véhicules hors route* afin d'étendre ce pouvoir aux MRC.
- Que le gouvernement incite les municipalités à uniformiser leur réglementation sur la pratique du VHR au plan des MRC.
- Que le gouvernement s'assure que les services policiers de base, dispensés aux MRC par la Sûreté du Québec afin de répondre aux exigences de la surveillance des sentiers, ne se fassent pas aux dépens des effectifs affectés à la patrouille routière.
- Que le gouvernement voie à ce que les autorités de la Sûreté du Québec aient à intégrer dans les plans d'action locaux et régionaux (PARL) un rapport annuel sur la surveillance des sentiers qui serait déposé aux Comités de sécurité publique (CSP) des MRC.

- Que ce rapport fasse l'objet de consultations précises sur la surveillance auprès des clubs de VHR.
- Que l'information sur les résultats de la surveillance des sentiers soit régulièrement portée à l'attention des élus municipaux représentés aux CSP dans chaque MRC concernée.

BIBLIOGRAPHIE

COALITION POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DU PARC LINÉAIRE
« P'TIT TRAIN DU NORD ET ALS. c. MRC DES LAURENTIDES », Cour supérieure,
30 novembre 2004.

FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES MUNICIPALITÉS, Suivi de la résolution CA-12-05-
2005/Lettre envoyée à la ministre déléguée aux Transports sur les « Véhicules hors route :
projet-pilote de la région des Laurentides », Québec, 16 juin 2005.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Communiqué de presse*, 28 décembre 2004.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Consultation publique sur les véhicules hors route :
document de réflexion*, Québec, mai 2005. Étude de la firme SOM réalisée auprès des
membres de la Fédération québécoise des clubs quads en octobre 2004. Étude réalisée par la
firme Zins Beauchesne et associés en 2002.

QUÉBEC. Article 12, par. 4, de la *Loi sur les véhicules hors route* et deuxième alinéa de
l'article 1 du *Règlement sur les véhicules hors route*.

QUÉBEC. Article 48, par. 2, de la *Loi sur les véhicules hors route* et quatrième alinéa de
l'article 1 du *Règlement sur les véhicules hors route*.