



CTE - 9 M
C.P. - VEHICULES
HORS ROUTE

Commission parlementaire sur les véhicules hors route

**Mémoire de la
Conférence régionale des élus des Laurentides**

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

Mars 2006

TABLE DES MATIÈRES *

Présentation.....	2
La concertation régionale.....	3
Le financement des réseaux permanents et semi-permanents (chapitre 3).....	6
La pérennité des sentiers (chapitre 4).....	7
Le resserrement des règles (chapitre 5).....	9
Santé publique et environnement.....	9
Sécurité.....	10
Location de VHR.....	10
Règlements municipaux.....	10
Emprises ferroviaires désaffectées.....	11
La surveillance des sentiers (chapitre 6).....	11
Le sensibilisation (chapitre 7).....	12
Les VHR comme moyen de transport par les autochtones (chapitre 8).....	12

* Les numéros de chapitres réfèrent aux chapitres du Document d'orientation

PRÉSENTATION

MADAME LA MINISTRE,
MONSIEUR LE PRÉSIDENT,
MESDAMES, MESSIEURS DE LA COMMISSION,

C'est avec grand plaisir que la Conférence régionale des élus des Laurentides a accepté votre invitation à venir vous présenter notre mémoire sur les véhicules hors route.

Comme vous le savez déjà, cette question des VHR revêt une acuité toute particulière pour notre région, les Laurentides. En effet, en novembre 2004 « tombait » littéralement le jugement de la juge Langlois de la Cour supérieure du Québec. Cette importante décision a eu pour effet de fermer une partie de notre parc linéaire régional et d'y interdire la pratique de la motoneige sur une distance d'environ 40 km. Or, l'industrie de la motoneige représente une activité économique importante pour plusieurs villes et villages de notre région. Ainsi, une récente étude commandée par le ministère du Tourisme estime à quelques 102 M \$ les dépenses touristiques de motoneige et de quad dans la région des Laurentides en 2004-2005.¹

En juin 2005, lors des consultations publiques menées par la ministre Boulet, nous avons déjà fait état de quelques voies de solutions possibles afin de mieux encadrer la pratique des véhicules hors route. À notre grande satisfaction, le « *Document d'orientation* » présenté par la ministre aux fins de la présente commission parlementaire reprend plusieurs de ces voies de solutions, et en ajoute de nouvelles.

Nous vous présentons donc aujourd'hui la position de la Conférence régionale des élus des Laurentides relativement aux propositions contenues dans le « *Document d'orientation* ».

¹ *Mesure de l'impact économique de la pratique récréotouristique de la motoneige et du quad au Québec, Rapport synthèse des résultats de l'étude, ministère du Tourisme, février 2006.*

LA CONCERTATION RÉGIONALE (CHAPITRE 2)

- *Mise en place, en région, d'une table de concertation sous la responsabilité des Conférences régionales des élus (CRÉ), ou d'une autre instance régionale désignés par celles-ci, dont le principal mandat sera de déterminer pour chaque région un réseau interrégional de sentiers permanents ou semi-permanents pour la motoneige et un autre pour le quad (page 10).*
- *Pour faciliter la mise en place des tables, une ressource attirée pourra être engagée dans chaque région pour coordonner les travaux (page 11).*
- *Un comité consultatif à l'échelle du Québec sera créé afin d'assurer une concertation d'ensemble entre les différentes tables régionales.*

LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DES LAURENTIDES EST EN ACCORD AVEC CES PROPOSITIONS DU DOCUMENT D'ORIENTATION.

1- Table de concertation régionale

Lors de la réunion de son comité exécutif le 17 février dernier, la CRÉ des Laurentides adoptait une résolution en ce sens. Notre organisme est prêt à relever le défi de mettre en place et de piloter une *table de concertation régionale*. Ainsi, à partir de notre actuel « *sous-comité VHR* », nous inviterons d'autres intervenants régionaux, interpellés par la question de la circulation des VHR, à se joindre à nous afin d'assurer la meilleure représentativité qui soit des divers intérêts en cause, tout en conservant l'expertise que nous avons déjà développée sur cette question. Dans notre région, il s'agira, entre autres, d'inviter des représentants des citoyens, des clubs locaux, des entreprises forestières et des services policiers.

2- Détermination d'un réseau de sentiers permanents et semi-permanents pour la motoneige et pour le quad

Dans les Laurentides, ce mandat représente un défi de taille et ce, pour plusieurs raisons.

Le facteur démographique tout d'abord. Les plus récentes projections de l'*Institut de la statistique du Québec* prévoient que de toutes les régions administratives, c'est celle des Laurentides qui connaîtra la plus forte croissance démographique au cours des quelques 25 prochaines années. Un premier facteur de croissance réside dans la proximité de la Métropole montréalaise : le mouvement des jeunes familles vers les banlieues contribue fortement à l'urbanisation des MRC du sud de la région des Laurentides (Deux-Montagnes, Thérèse-De Blainville, Mirabel). Un autre facteur de croissance est lié au vieillissement de la population : plusieurs pré-retraités et retraités décident de venir vivre dans ce qui était jusqu'alors leur résidence secondaire afin de profiter d'un milieu de vie plus calme que la ville et sa proche banlieue. Ce mouvement de population touche particulièrement les MRC des Pays-d'en-Haut et des Laurentides, c'est-à-dire là où l'on retrouve l'essentiel des activités de villégiature et de récréation. Graduellement, ce phénomène se poursuivra vers le nord du territoire, soit dans la MRC d'Antoine-Labelle.

Le défi principal, dans la détermination du tracé des sentiers de motoneige et de quad, consiste donc à réaliser le potentiel de développement récréotouristique indéniable que comportent les activités impliquant ces véhicules hors route, tout en maintenant une harmonie avec les collectivités humaines et l'environnement.

À cet effet, nous nous inquiétons des contestations judiciaires qui pourraient survenir de nouveau dans ce dossier. Nous avons encore en mémoire les effets du récent jugement que rendait la Cour supérieure en novembre 2004 (« jugement Langlois ») relatif à la circulation des motoneiges sur le sentier du Parc Linéaire du P'Tit Train du Nord. **C'est pourquoi nous vous demandons, madame la Ministre, de prévoir des mesures juridiques adéquates, notamment par l'inclusion de clauses privatives dans diverses lois, afin de protéger les administrateurs des CRÉ qui prendront des décisions dans l'exercice de leurs fonctions.** Nous accorderons beaucoup d'attention

à ces dispositions du futur contrat entre les régions et le gouvernement du Québec, car nous voulons éviter que toute cette démarche entourant la gestion et la réglementation des activités associées aux véhicules hors route n'occasionne une suite sans fins de contestations devant les tribunaux.

3- Financement d'une ressource attirée pour coordonner les travaux dans chaque région

Nous croyons que le mandat que vous voulez confier aux CRÉ doit être financé adéquatement afin que nous puissions atteindre des résultats positifs escomptés. À cet effet, l'embauche d'une personne-ressource, en région, nous apparaît indispensable afin de coordonner les travaux associés aux décisions que prendra la future table de concertation régionale.

4- Mise en place d'un comité consultatif à l'échelle du Québec

Nous formulons ici une suggestion. Nous sommes d'avis que des rencontres préliminaires, entre secteurs géographiques des régions limitrophes, devraient être prévues à brève échéance afin d'identifier les possibilités de jonctions interrégionales entre sentiers régionaux.

LE FINANCEMENT DES RÉSEAUX INTERRÉGIONAUX (CHAPITRE 3)

- *Un montant à déterminer, pour une durée de trois ans, sera alloué pour la mise en place des réseaux interrégionaux (page 12).*
- *Selon le principe de l'utilisateur payeur, des montants additionnels seraient prélevés sur les véhicules hors routes. Un ajustement de ces montants prélevés en sus par la SAAQ, qui s'élèvent actuellement à 25 \$ pour les motoneiges et à 6 \$ pour les quads, pourrait servir au financement des réseaux de sentiers (page 12).*

LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DES LAURENTIDES EST EN ACCORD AVEC CES PROPOSITIONS DU DOCUMENT D'ORIENTATION.

La situation particulière des sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées occasionne, dans les Laurentides, des déboursés substantiels de relocalisation. Ainsi, dans une récente étude technique portant sur un tracé alternatif au tronçon fermé du Parc Linéaire du P'Tit Train du Nord, le ministère des Transports du Québec évaluait à environ 1.1 M \$ le coût total d'une relocalisation du sentier motoneige sur une longueur de 38 km.

Autre exemple : la mise en place d'un réseau de sentiers quad dans la MRC d'Antoine-Labelle qui serait conforme au plan directeur adopté en novembre 2005, nécessitera des investissements de plus de 3 M \$.

Il s'agit de montants considérables qui ne peuvent être comblés ni par les programmes déjà existants du gouvernement du Québec, ni par les autres sources du milieu que vous avez identifiées dans le « Document d'orientation » (les municipalités, les clubs par la vente de leurs droits d'accès, les entreprises privées, les volets II).

À notre avis, le financement de la mise en place de réseaux interrégionaux permanents aurait dû, depuis longtemps, précéder le financement des opérations d'entretien. En langage populaire : « Le solage de la maison avant la couverture. »

Nous vous recommandons donc de prioriser la mise en place du réseau permanent interrégional comprenant les axes majeurs intrarégionaux tel que le Parc Linéaire du P'Tit Train du Nord.

D'autre part, les budgets existants sont insuffisants pour financer la mise en place et l'entretien de tels réseaux de sentiers. **Aussi, en accord avec le principe de l'utilisateur-payeur tel qu'énoncé dans le « Document d'orientation », nous vous recommandons de prélever une « taxe dédiée » qui serait perçue à même la vente des véhicules et d'augmenter les montants prélevés par la SAAQ (immatriculation) pour obtenir les fonds nécessaires à l'aménagement et à l'acquisition de servitudes.**

LA PÉRENNITÉ DES SENTIERS (CHAPITRE 4)

- *Une proposition d'amendement législatif sera faite afin de protéger les réseaux interrégionaux contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés au bruit et aux odeurs (page 13).*
- *Pour les propriétaires qui accordent des droits de passage, un amendement législatif sera proposé pour les protéger contre les recours, sauf en cas de faute lourde ou intentionnelle de leur part (page 14).*

LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DES LAURENTIDES EST EN ACCORD AVEC CES PROPOSITIONS DU DOCUMENT D'ORIENTATION.

Lors des consultations publiques de juin 2005, nous avons demandé au gouvernement du Québec d'encadrer plus strictement la pratique des véhicules hors route et d'assurer la pérennité des sentiers. Plusieurs mesures aujourd'hui proposées répondent à nos préoccupations d'encadrement des activités VHR afin de les rendre plus respectueuses des riverains et de l'environnement.

Toutefois, une gestion adéquate de la pratique des VHR sur le territoire des MRC peut nécessiter l'acquisition de terrain à des fins publiques, que ce soit par l'achat de gré à gré ou par le recours à la Loi sur l'expropriation (L.R.Q., ch. E-24). Il en va de même pour l'utilisation du Fonds de parc en vue de l'acquisition de sentiers. **Or, dans l'état actuel du droit, eu égard à la question des sentiers motoneige et quad, il n'est pas clairement établi qu'une MRC ou une municipalité locale puisse utiliser les dispositions prévues à la Loi sur l'expropriation car il n'est pas certain qu'un sentier VHR soit considéré comme étant « d'utilité publique », au sens de l'article 952 du Code civil du Québec.**

Le gouvernement doit donc conférer, ou confirmer, aux municipalités locales le pouvoir d'acquérir de façon consensuelle ou unilatérale le droit d'usage d'une propriété pour créer un sentier VHR et le pouvoir d'utiliser, pour ce faire, les fonds de parc. Le gouvernement doit aussi 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, le gouvernement doit conférer aux municipalités le pouvoir de réglementer sur les propriétés riveraines les dispositions d'implantation et de construction résidentielle. L'implantation d'un sentier VHR doit respecter les divers règlements qui déterminent la grandeur d'une distance séparatrice de 30 mètres (selon la Loi sur les véhicules hors route [L.R.Q., ch.V-1.2]), de 100 mètres (jugement Langlois) ou de 300 mètres (ex. : règlement de la municipalité de Mont-Tremblant). La pérennisation subséquente de ce type de sentier nécessite que les municipalités puissent interdire, par règlement, la construction de nouvelles résidences à 30m, 100m ou 300 m.

LE RESSERREMENT DES RÈGLES (CHAPITRE 5)

SANTÉ PUBLIQUE ET ENVIRONNEMENT

- *Préciser l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement des VHR, dont les silencieux, et d'en faciliter l'application (page 15).*
- *Interdire la vente des équipements servant à modifier les véhicules hors route, particulièrement les systèmes d'échappement (page 15).*
- *Informar les municipalités des pouvoirs dont elles disposent en vertu de l'article 19 de la Loi sur les compétences municipales pour interdire la circulation des VHR sur les plans d'eau qui servent de réservoir d'eau potable (page 15).*
- *Pour les moteurs VHR qui ne répondent pas aux normes de bruit de la Society of Automotive Engineers (SAE) et qui ne répondent pas aux normes de rejets des polluants, un amendement législatif sera proposé afin de permettre au gouvernement du Québec de réglementer pour interdire la circulation de ces véhicules (page 15).*
- *Une étude socio-acoustique sera coordonnée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, en collaboration avec le ministère des Transports et les autres ministères concernés, afin d'évaluer notamment les impacts du bruit associé aux VHR et de déterminer les critères d'aménagement pour les réduire (page 15).*
- *Sensibiliser les intervenants régionaux à la nécessité d'élaborer un plan d'évacuation des blessés, pour les interventions d'urgence, et de les encourager à se doter de tels plans (page 15).*

Pour les moteurs VHR, en plus de réglementer les normes de rejets des polluants, le gouvernement du Québec devrait voir à limiter leur puissance (pas les deux temps et les quatre temps, pas les centimètres cubes, mais bien les chevaux-vapeur). La course à la puissance infinie est contraire à un loisir sain.

SÉCURITÉ

- *Hausser l'âge minimal de 14 à 16 ans pour conduire un véhicule hors route (page 15)*
- *Rendre obligatoires la formation et le certificat d'aptitude pour les jeunes de 16 et 17ans (page 15).*
- *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 (page 16).*
- *Rendre progressives les amendes liées aux excès de vitesse (page 16).*
- *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 (page 16).*
- *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 (page 16).*
- *Améliorer le visuel de la plaque d'immatriculation pour en favoriser une meilleure lecture et une identification plus efficace des contrevenants (page 16).*

LOCATION DE VHR

- *En ce qui concerne la formation des guides, un mandant sera donné à un organisme spécialisé pour développer un cours spécifique, assurant que les services offerts sont sécuritaires et conformes aux règles (page 16).*

RÈGLEMENTS MUNICIPAUX

- *Remplacer l'obligation, pour les municipalités, de faire approuver par le ministre des Transports leurs règlements municipaux régissant la circulation des VHR, par un devoir d'information (page 16).*

EMPRISES FERROVIAIRES DÉSAFFECTÉES

- *Il sera proposé, dans une modification réglementaire, de clarifier le pouvoir des MRC de changer les heures de circulation (page 17).*

LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DES LAURENTIDES EST EN ACCORD AVEC CES PROPOSITIONS DU DOCUMENT D'ORIENTATION.

Nous formulons ici deux brefs commentaires.

En ce qui concerne la formation des guides, nous portons à votre attention le fait qu'une expertise a déjà été développée dans la région des Laurentides, par l'organisme « Motoneige Canada-Laurentides », qui a conçu et donné des programmes de formation à l'intention de l'industrie touristique.

D'autre part, nous sommes d'avis que le pouvoir des MRC de changer les heures de circulation sur les emprises ferroviaires désaffectées devrait être élargi à l'ensemble des réseaux interrégionaux en milieu habité.

LA SURVEILLANCE DES SENTIERS (CHAPITRE 6)

AGENTS DE SURVEILLANCE DES SENTIERS

- *La mise en place définitive de patrouilles spéciales dans toutes les régions est donc privilégiée pour assurer une meilleure application de la Loi sur les véhicules hors route (page 18).*
- *La pertinence de la mise en place d'un programme spécial de formation d'une durée de quelques journées sera évaluée par l'École nationale de police du Québec, en collaboration avec les fédérations, les services policiers et le ministère des Transports (page 19).*

**LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DES LAURENTIDES EST EN ACCORD
AVEC CES PROPOSITIONS DU DOCUMENT D'ORIENTATION.**

La mise en place des patrouilles spéciales d'agents de surveillance de sentier ayant plus de pouvoirs est une mesure souhaitée dans les Laurentides. Les MRC pourraient assumer les frais de déplacement de ces agents de surveillance bénévoles puisqu'elles encaisseront le montant des amendes des infractions émises par ceux-ci. Les pouvoirs de ces agents de surveillance devraient inclure le respect de la réglementation par les clubs.

LA SENSIBILISATION (CHAPITRE 7)

**LES VHR COMME MOYENS DE TRANSPORT PAR LES
AUTOCHTONES (CHAPITRE 8)**

- *Mener une campagne de sensibilisation auprès des utilisateurs en partenariat avec les manufacturiers (page 23).*
- *Faire de la sensibilisation auprès des jeunes de 16 et 17 ans en milieu scolaire (page 23).*
- *Prévoir un processus d'information pour les instances municipales et régionales sur leurs pouvoirs en matière de VHR (page 23).*
- *Adapter la réglementation aux réalités de certaines régions (page 23).*
- *Mettre en place des comités de sécurité en VHR et de sensibilisation dans certaines communautés autochtones du Nord-du-Québec et de la Côte-Nord*

**LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DES LAURENTIDES EST EN ACCORD
AVEC CES PROPOSITIONS DU DOCUMENT D'ORIENTATION.**

Les campagnes publicitaires des manufacturiers de VHR, devraient, dès cette année, transmettre une autre image des activités motorisées. Les messages traditionnels de

conduite sans contraintes, de façon anarchique et à toute vitesse, qui servent à attirer les adeptes et les touristes n'ont plus leur place au Québec. Ces messages publicitaires incitent également les usagers de VHR à adopter des comportements à risque dangereux pour la santé publique. Nous estimons qu'il n'est pas suffisant que le gouvernement « sensibilise » les manufacturiers à axer différemment leurs campagnes publicitaires. L'approche du gouvernement doit être plus volontaire afin de faire en sorte qu'à l'avenir, les manufacturiers de VHR fassent preuve d'un meilleur sens des responsabilités sociales.

**MADAME LA MINISTRE, MESDAMES ET MESSIEURS MEMBRES DE LA COMMISSION,
NOUS VOUS REMERCIONS DE VOTRE ATTENTION.**

Charles Garnier, préfet de la MRC Pays-d'en-Haut, membre de la CRÉ des Laurentides

Déborah Bélanger, mairesse de Rivière-Rouge, membre de la CRÉ des Laurentides

Jacques Allard, directeur général de Loisir Laurentides, membre de la CRÉ des Laurentides

Louis Pilon, analyste, Bureau de direction de la CRÉ des Laurentides