

DE : Monsieur François Bonnardel
Ministre des Transports

Le

TITRE : Loi sur les véhicules hors route – Amendements concernant les systèmes d'échappement

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1. Contexte

Le 22 octobre 2020, le projet de Loi sur les véhicules hors route (PL71) a été déposé à l'Assemblée nationale par le ministre des Transports, M. François Bonnardel. Les 10 et 11 novembre 2020, ce projet de loi a fait l'objet de consultations particulières dans le cadre des travaux de la Commission des transports et de l'environnement.

La révision complète de cette loi s'articule autour de trois axes : le renforcement de la sécurité, le respect de l'environnement social et naturel, la modernisation de la loi et des moyens de son application.

L'un des aspects essentiels du deuxième axe de cette révision est d'assurer une cohabitation harmonieuse entre les utilisateurs de véhicules hors route (VHR) et les voisins de sentiers ou, de manière générale, les autres utilisateurs des espaces naturels où évoluent les VHR. Au cœur de cette cohabitation se trouve la question des émissions de bruit ou de polluants des véhicules.

Le projet de loi, comme présenté en commission parlementaire, reprenait principalement le texte de la précédente loi à ce sujet. Il s'agissait alors d'exiger de maintenir un système d'échappement en bon état de fonctionnement et d'interdire la modification ou le remplacement d'un système d'échappement ayant pour conséquence une moins bonne performance que le système d'origine, que ce soit pour le bruit ou les émissions polluantes.

Lors des consultations particulières, un consensus est apparu pour identifier le problème du bruit des systèmes d'échappement modifiés comme un élément majeur de l'acceptabilité sociale des VHR.

Les Fédérations d'utilisateurs de VHR ont souligné comment les personnes qui modifient illégalement les systèmes d'échappement leur occasionnent également un préjudice. En effet, la réputation de leur pratique récréative est ternie par ces cas délinquants; le désagrément causé menace leur réseau de sentiers, les voisins pouvant être amenés à retirer leur autorisation de laisser passer un sentier sur leur propriété s'il n'est pas mis fin à ces comportements.

Au terme de ces débats et des consultations qui ont eu lieu depuis, et afin de renforcer l'encadrement que propose le PL71 à ce sujet, le ministre des Transports propose

d'amender le projet de loi pour renforcer les mesures concernant les émissions de bruit et de polluants des VHR.

2. Raison d'être de l'intervention

La raison principale de cette intervention revient à la difficulté, plusieurs fois exposée lors de la Commission, que le Ministère public puisse démontrer la culpabilité hors de tout doute raisonnable d'une modification illégale du système d'échappement du contrevenant. Trop souvent, il est difficile pour les agents de la paix de monter une preuve suffisante, l'agent de la paix n'étant habituellement pas un expert en émissions sonores ni en transformation de système d'échappement.

En effet, la modification d'un système d'échappement ou sa performance sont difficiles à évaluer si, extérieurement, les éléments qui le composent ne sont pas, visiblement, abîmés.

Le régime prévu par le Code de la sécurité routière pour contrôler les bruits des motocyclettes dans le cadre d'une norme de décibels et de l'utilisation de sonomètre n'est pas apparu lors de la commission comme une solution facile à reproduire, compte tenu des difficultés d'application rencontrées dans sa mise en œuvre.

Il convenait donc de trouver une autre voie, plus facile à faire respecter et à vérifier, sur le terrain, par les agents autorisés pour cela.

3. Objectifs poursuivis

Les objectifs poursuivis sont de quatre ordres différents. Dans un premier temps, il convient de lutter plus efficacement contre des comportements volontairement excessifs qui ont un effet important sur l'acceptation sociale de la pratique et sur le bien-être des citoyens. En effet, le bruit est une gêne importante et majeure pour les voisins de sentier notamment.

Dans un deuxième temps, cela permettrait de renforcer une cohabitation harmonieuse dans un contexte de fin de l'immunité contre les recours à partir du 1^{er} janvier 2020. À cette date, l'interdiction de poursuivre pour des nuisances sur certains sentiers interrégionaux n'aura plus cours et il est important de faire en sorte de ne pas encourager d'éventuels recours ou des pertes de droits de passage par les bruits excessifs de certains.

Dans un troisième temps, il est apparu nécessaire de faciliter et de renforcer l'application de la loi par les agents de surveillance de sentier ou les forces de l'ordre en les dotant d'un régime de normes plus objectives ou faciles d'application pour les motoneiges tout spécialement.

Enfin, cet amendement sur le bruit serait l'occasion d'influencer plus encore l'avenir en effectuant un virage dans l'industrie et dans le milieu pour l'amener à adopter des normes reconnues comme étant parmi les plus performantes en Amérique du Nord.

4. Proposition

Il est donc proposé d'apporter des modifications pour renforcer les mesures prévues au projet de Loi sur les véhicules hors route selon les trois axes suivants:

- Introduction d'un nouvel article qui interdit de circuler avec un véhicule hors route exagérément bruyant ou qui produit un bruit inhabituel de nature à causer une gêne aux autres usagers des lieux (article 62.1), aucune mesure ne sanctionnant actuellement les cas les plus évidents de bruit excessif;
- Modifications apportées à l'article 63 ainsi qu'au Règlement sur les véhicules hors route pour permettre, au regard des motoneiges, d'imposer principalement le respect des normes développées dans les « *Detailed Standards and Testing Specifications and Procedures*, supplément SSCC/11, publiées par le Snowmobile Safety and Certification Committee, auxquelles la réglementation fédérale réfère également largement. Le respect de ces normes serait donc exigé non seulement lors de la fabrication au Québec, comme actuellement, mais également pour la vente de véhicules, pour la circulation ainsi que lors du remplacement ou de l'installation de nouveaux silencieux sur les motoneiges. Ces normes exigent un marquage des principales composantes des systèmes d'échappement ce qui facilite grandement la constatation visuelle d'une conformité aux normes. Certains cas plus évidents de silencieux tronqués ou modifiés seraient aussi interdits par le règlement;
- Modifications apportées dans les dispositions pénales pour uniformiser les amendes applicables aux différents comportements liés aux systèmes d'échappement.

5. Autres options

L'autre option possible pour avoir une référence concrète et indiscutable pour intervenir est de fixer lors de la circulation une limite de décibels émis par différents VHR et revoir, le cas échéant, celle qui s'applique selon le règlement actuel aux motoneiges. Il faudrait alors déterminer une méthode pour le contrôle effectif du niveau sonore et permettre la prise de poursuites pénales.

Actuellement, dans le règlement sur les motoneiges, cette limite est de 82 dB(A) au Québec. Il n'y a pas de norme établie pour les véhicules tout terrain. Une procédure pour mesurer ces décibels existe également, il s'agit de la norme SAE J-2567, connue sous le nom de procédure de test sonore stationnaire, qui exige l'utilisation d'un sonomètre dans des conditions particulières.

Cette méthode de contrôle n'est pas sans rappeler celle qui a été mise en place avec beaucoup de difficulté par la Société de l'assurance automobile du Québec concernant les motocyclettes. Ce contrôle, qui nécessite l'achat d'un équipement particulier, la formation d'agents et des conditions très strictes de réalisation montre, pour les motocyclettes, tellement de contraintes, qu'elle serait peu utilisée par les agents de la paix. Le fait, pour les VHR concernés, que les contrôles devraient se réaliser en pleine nature le plus souvent, complexifie encore une possible opérationnalisation de cette méthode.

6. Évaluation intégrée des incidences

Dans les dix dernières années, de 2010 à 2019, 187 914 motoneiges neuves ont été immatriculées au Québec.¹ Certaines ont été accidentées ou ne sont plus immatriculées, mais elles constituent encore une part importante (126 555, soit environ 61 %) des 207 991 motoneiges immatriculées en 2019. Ces véhicules dont on suppose que, utilisés dans un contexte normal, le système d'échappement est encore fonctionnel, sont à 99 % conformes à la norme SSCC.

En effet, depuis 2001, tous les véhicules vendus par BRP, Polaris, Artic Cat et Yamaha (soit 99 % du marché québécois) sont conformes à la norme SSCC et celle-ci est inscrite sur le système d'échappement.

Des motoneiges restantes qui ont au-delà de dix ans d'âge, il est difficile d'évaluer combien ont dû changer leur système d'échappement parce qu'il était défectueux. Néanmoins, une donnée retient l'attention. À partir de dix ans d'âge, une motoneige est utilisée moins de 1 000 km par an en moyenne. Ce chiffre tombe à 500 km pour une motoneige de plus de quinze ans. Ce chiffre est d'environ 2 200 km pour une motoneige neuve. Ainsi, sur les anciennes motoneiges, certaines sont équipées de systèmes certifiés SSCC, d'autres non, mais la plupart circulent très peu dans une saison. Des clauses dans la réglementation doivent donc prendre en compte et peut-être exclure les véhicules plus anciens de l'application des mesures réglementaires considérant notamment les difficultés qu'il peut y avoir à trouver des pièces certifiées en 2020 pour ces modèles.

Enfin, compte tenu de la qualité des systèmes installés par les fabricants de motoneiges, les systèmes polluants ou plus bruyants qui ont été installés sont en principe des cas de modification déjà non conformes en fonction de la loi actuelle. Une mise à niveau aux normes serait exigée de toutes les motoneiges dans un délai d'un an prévu par le règlement, sous réserve des dérogations permises pour les véhicules beaucoup plus anciens pour lesquels la modification du système ne serait plus envisageable.

7. Consultation entre les ministères et avec d'autres parties prenantes

La solution proposée dans le présent mémoire a fait l'objet de consultations auprès de représentants du milieu (distributeurs et fédérations). Les propriétaires de motoneiges et les garages qui réparent les motoneiges devront être sensibilisés aux nouvelles exigences.

8. Mise en œuvre, suivi et évaluation

L'imposition de ces nouvelles normes sera suivie de la publication d'un guide d'application permettant d'expliquer les nouvelles règles en vigueur. Ces règles seront également diffusées via le plan de communication prévu dès l'adoption de la Loi. Un suivi particulier des résultats pourra être mis en œuvre avec les fédérations et clubs de VHR exploitant des sentiers afin de mesurer l'impact de ces changements sur le niveau des plaintes reçues

¹ Banque de données des statistiques officielles sur le Québec. Nombre de véhicules en circulation selon le type d'utilisation, le type de véhicule et l'âge du véhicule, Québec et régions administratives, ISQ, novembre 2020.

pour nuisance. Enfin, la mécanique proposée ici sera introduite au Règlement sur les véhicules hors route plutôt qu'à la Loi sur les VHR. Cela permettra de l'ajuster à la réalité. Notamment, sa mise en œuvre sera effective lorsque les conditions optimales pour sa réussite seront réunies.

9. Implications financières

Aucun impact financier n'est prévu.

10. Analyse comparative

L'analyse comparative ne s'applique pas dans ce cas, puisqu'aucune province canadienne n'applique l'obligation d'inscrire la norme SSCC sur le système d'échappement.

Le ministre des Transports,

FRANÇOIS BONNARDEL