
TITRE : Projet de loi sur les véhicules hors route

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1. Contexte**1.1 Le milieu des véhicules hors route et leur encadrement**

Les véhicules hors route (VHR) comprennent différents types de véhicules, en particulier les motoneiges et les véhicules tout terrain (VTT). Les VTT se composent essentiellement des quads, autoquads et motocyclettes tout-terrain. Au 31 décembre 2019, selon la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), 207 991 motoneiges et 404 669 VTT étaient immatriculés. Sur les cinq dernières années, cela représente une croissance d'environ 7,9 % des immatriculations de VHR.

La conduite des VHR, leurs équipements ainsi que le rôle des clubs dans l'aménagement et la signalisation des sentiers sont principalement encadrés par la Loi sur les véhicules hors route (chapitre V-1.2, ci-après « L VHR ») et quatre règlements : le Règlement sur les véhicules hors route¹, le Règlement sur la motoneige², le Règlement sur les véhicules tout terrain³ et le Règlement sur la signalisation des sentiers de véhicule hors route⁴. Conformément à la LVHR, ces véhicules peuvent circuler sur les terres publiques et les terres privées avec l'autorisation de leur propriétaire. Cinquante-huit mille (58 000) km de sentiers sont aménagés et exploités par les clubs d'utilisateurs, sur les terres publiques et sur les terres privées. Des véhicules d'entretien circulent également en sentiers pour entretenir le réseau des clubs d'utilisateurs.

Les VHR et les véhicules d'entretien de sentiers ne sont admis à circuler que de façon limitée sur le réseau routier du Québec, soit en le traversant, soit en l'empruntant, dans les conditions précisées par la LVHR et le Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2, ci-après « CSR »). Le CSR s'applique également aux VHR aux fins de l'immatriculation du véhicule et de son identification au moyen d'un numéro apposé sur celui-ci. En cas d'accident avec un VHR, le régime d'indemnisation pour les accidents automobiles ne s'applique que de façon très limitée, une « automobile » au sens de la Loi sur l'assurance automobile⁵ devant notamment être impliquée pour donner ouverture à la réclamation d'une indemnité auprès de la SAAQ.

1.2 Le réseau de sentiers et l'activité des clubs

¹ Chapitre V-1.2, r. 5

² Chapitre V-1.2, r. 1

³ Chapitre V-1.2, r. 6

⁴ Chapitre V-1.2, r. 4,1

⁵ Chapitre A-25

Le milieu des VHR répond, par ailleurs, à une particularité unique. La circulation peut se faire hors sentier ou sur des sentiers aménagés. Le réseau de sentiers existant, l'un des plus développés au monde, relie notamment plusieurs régions administratives. Il constitue même une porte d'entrée vers le Québec, les sentiers étant interconnectés avec les réseaux existants dans les provinces ou états limitrophes. Ce réseau n'est pas géré, n'appartient ni à l'État ou à une collectivité publique. Il traverse des terres publiques (1/3) et privées (2/3) et est entièrement aménagé et exploité par des clubs de bénévoles. Le Québec compte ainsi 200 clubs de motoneigistes qui entretiennent 33 000 km de sentiers et 120 clubs de VTT qui entretiennent 25 000 km de sentiers.

La LVHR, en plus d'encadrer la pratique des VHR de manière générale, confère également des pouvoirs et des responsabilités aux clubs et aux bénévoles, certains de ceux-ci étant désignés comme agents de surveillance de sentiers pour contrôler l'application de dispositions de la loi. Cette surveillance s'ajoute à celle faite en sentier ou hors sentier par la Sûreté du Québec et certains policiers municipaux. Le Québec compte environ 7 500 bénévoles répartis dans les deux fédérations de clubs de motoneige et de VTT.

L'activité des clubs est financée principalement par la perception de droits d'accès aux sentiers et par une aide financière du gouvernement. Cette aide provient essentiellement de programmes du ministère des Transports (Ministère) financés par une contribution obligatoire que les propriétaires de VHR sont tenus de payer lors de l'immatriculation de leur véhicule.

2. Raison d'être de l'intervention

2.1 Le bilan des décès et des blessés graves

La principale raison qui guide la révision en profondeur de la LVHR tient au bilan hors route des décès et blessés graves. Année après année, ce bilan est décevant par sa stabilité dans le temps, ne diminuant pas. Ainsi, pour 2009-2019 (année civile), 270 décès sont survenus en motoneige et 311 décès en VTT, pour une moyenne annuelle de 25 décès en motoneige et de 28 décès en VTT. À ces décès s'ajoutent, pour les années 2009 à 2018⁶ (année civile), 3 010 hospitalisations attribuables à la pratique de la motoneige, pour une moyenne annuelle de 301 hospitalisations et 6 237 hospitalisations attribuables au VTT, pour une moyenne annuelle de 624 hospitalisations⁷. D'ailleurs, les VHR se classent au 1^{er} rang des causes de décès et au 2^e rang des causes d'hospitalisation associées aux activités sportives et récréatives⁸. Qui plus est, les VHR représentent à eux seuls près de 12,5 % de tous les décès associés aux véhicules à moteur (50 sur 400 environ). Ainsi, toute proportion gardée, en 2015, qui a été une année particulièrement meurtrière, il était trois fois plus dangereux de monter en motoneige qu'en voiture (18,7 décès pour 100 000 motoneiges contre six décès pour 100 000 véhicules routiers⁹).

⁶ Les données 2019 ne seront disponibles qu'au cours de l'automne 2020.

⁷ Décès : Bureau du coroner, 2020. Hospitalisations : Fichier Med-Echo, ministère de la Santé et des Services sociaux. Données fournies par l'Institut national de la santé publique du Québec (INSPQ), 2020.

⁸ « Commentaires de l'INSPQ dans le cadre des consultations pour la révision de la Loi sur les véhicules hors route », INSPQ, 30 janvier 2019, page 1.

⁹ SAAQ, Données et statistiques, 2015.

Plus particulièrement, il ressort des analyses statistiques de ce bilan que le comportement des conducteurs est une cause majeure dans les accidents graves ou mortels. Essentiellement, les vitesses excessives, la consommation d'alcool, les comportements téméraires ou inadéquats expliquent la plupart des décès en VHR. Très souvent, la cause n'est pas unique et plusieurs de ces raisons expliquent l'issue fatale d'un accident.

De même, il arrive encore que des jeunes de moins de 16 ans conduisent des VHR en toute impunité, sans aucune formation ou encadrement. De 2011 à 2016, le bilan des décès chez les moins de 16 ans, à titre de conducteur de motoneige, était de 5,6 % et de 11,2 % en VTT par rapport à l'ensemble des conducteurs.

Pour le VTT, de 2009 à 2016, 42 % des conducteurs décédés avaient consommé de l'alcool et 67 % de ceux-ci présentaient un taux d'alcoolémie supérieur à la limite de 80 mg sur 100 ml de sang prévu par le Code criminel. La vitesse excessive contributive à l'accident a entraîné un décès dans au moins 30 % des cas. Erreur ! Signet non défini.

Pour la motoneige, pour ces mêmes années, 47 % des conducteurs décédés avaient consommé de l'alcool et 67 % de ceux-ci présentaient un taux d'alcoolémie supérieur à la limite de 80 mg sur 100 ml de sang. La vitesse excessive contributive à l'accident a entraîné un décès dans au moins 39 % des cas.

À ces données s'ajoutent trois facteurs de risque présents dans plusieurs accidents : des facteurs liés aux individus (ex. l'inexpérience du conducteur), des facteurs liés aux lieux ou à l'environnement (ex. la traverse de route en dehors des endroits prévus à cet effet) et des facteurs liés à la technologie (ex. la puissance des motoneiges).

En dépit des mesures préventives, de sensibilisation, de surveillance et de contrôle qui ont été mises en place depuis l'adoption de la LVHR, en 1996, le Québec ne peut s'enorgueillir d'importants progrès au bilan des décès hors route. Or, chaque accident lié aux VHR a des impacts à l'échelle humaine, sociale et économique. Les conséquences sont majeures, autant pour les victimes que pour l'État¹⁰.

En plus du bilan négatif des décès et des blessés graves, d'autres éléments rendent nécessaire la révision de la LVHR.

2.2 La désuétude de différentes mesures et l'accroissement des difficultés d'application

Sous de nombreux aspects, l'encadrement juridique actuel est inadéquat et devrait être modernisé. Le premier règlement (Règlement sur la motoneige¹¹), toujours en vigueur, a été édicté en 1972. Certaines des normes se contredisent ou n'ont pas suivi l'évolution des connaissances et de la technologie et certaines autres dispositions dans la loi auraient eu avantage à être introduites dans la réglementation pour faciliter leur évolution.

Le champ même de l'application « hors route » de la LVHR est devenu une source de confusion. Cette confusion a mené à un acquittement médiatisé, en 2017, dans une affaire portant sur les lieux privés où s'appliquent les normes de sécurité prévues par la LVHR (affaire

¹⁰ Parachute (2015), The Cost of Injury in Canada.

¹¹ Le Règlement sur la motoneige a été édicté en 1972 en vertu de la « Loi des Transports » et du « Code de la route ».

Notre-Dame-du-Mont-Carmel c. Marchand). À la suite de ce jugement, les policiers s'en tiennent désormais strictement aux contrôles en sentier, sur le chemin public et les terres publiques.

L'interprétation et l'application de certaines dispositions en matière de capacités affaiblies par l'alcool ou les drogues sont également complexes et une source de difficultés, les conducteurs de VHR n'étant pas soumis à l'exigence d'un permis de conduire lorsqu'ils circulent hors du réseau routier. Les policiers appliquent donc strictement les mesures prévues par le Code criminel.

D'autres dispositions de la LVHR sont complexes et leur formulation devrait être actualisée avec un souci de favoriser leur lisibilité, notamment pour les restrictions applicables aux distances à respecter, à proximité des habitations.

Avec le temps, certains domaines ont aussi connu une évolution non souhaitable, nécessitant une révision de leur encadrement. On peut penser, entre autres, aux normes sur les moteurs et les systèmes d'échappement, rédigées à une époque où il n'était pas encore question de véhicules électriques. Il en est de même pour le pouvoir qu'ont les municipalités d'autoriser la circulation des VHR sur un chemin public faisant partie de leur réseau. Ce pouvoir avait été introduit pour permettre une meilleure prise en compte des lieux et des conditions locales, pour permettre aux utilisateurs de rejoindre une station-service, un restaurant ou un hébergement, par exemple. Il n'avait pas été envisagé que ce pouvoir puisse directement remettre en question le principe plus fondamental que les VHR ne sont pas sécuritaires ni adaptés à une circulation sur route et que ce n'est ainsi que dans des cas limités qu'ils peuvent être autorisés à y circuler.

La définition même des VHR prévue par la loi n'est plus adaptée et peut devenir une source importante d'iniquité. Au moment de la sanction de la LVHR en 1996, les VHR étaient définis en référence à un poids limite, variant selon les types de véhicules. Ce poids a été établi en 1996 et est entré en vigueur en 1997. Plusieurs modèles sont aujourd'hui plus lourds. En l'absence de révision, plusieurs véhicules, parmi les plus puissants, ne seraient paradoxalement pas encadrés par la LVHR. La définition doit donc être modernisée pour éviter la récurrence d'une référence à une norme statique ne permettant pas de suivre l'évolution technologique.

De la même manière, les véhicules, leurs performances et leurs utilisations ont changé, notamment dans le cadre de leur utilisation par des services d'incendie ou en lien avec la sécurité civile. Cette évolution est néanmoins limitée par la loi actuelle.

Enfin, la modernisation souhaitée doit aussi porter sur la philosophie sous-jacente aux règles de sécurité, notamment en ce qui concerne les usagers vulnérables. Le CSR a récemment modernisé son approche à cet égard. Cette logique de hiérarchisation des responsabilités, exigeant de l'utilisateur qu'il porte une attention accrue à celui qui est plus vulnérable que lui, ne se trouve pas particulièrement dans la LVHR actuelle et induit des distorsions dans les principes et les bonnes pratiques en sécurité promues actuellement sur route et hors route.

2.3 Faiblesse des moyens de contrainte et de dissuasion

Présentement, toute personne qui conduit un VHR à l'extérieur du réseau routier n'a pas à être titulaire d'un permis de conduire valide. La LVHR ne comporte donc pas les mêmes mécanismes pour les contrôles a priori et a posteriori des personnes qui ne devraient pas être habilitées à conduire un VHR, non plus qu'elle n'offre la force de dissuasion liée à la crainte, pour un conducteur, de se voir privé du droit de conduire son véhicule s'il ne respecte pas les normes établies, même lors d'événements particulièrement graves. Les infractions commises en VHR donnent lieu à des amendes, mais elles ne sont pas enregistrées à un dossier de conduite et elles ne peuvent mener à la perte ou à la suspension du droit de conduire un VHR.

En ce qui concerne les excursions ou circuits touristiques, le bilan des décès et blessés graves établit que 10,5 % des personnes décédées en motoneige, entre 2011 et 2016, provenaient de l'extérieur du Québec. Selon le Bureau du coroner, on compte 21 décès de touristes, seulement en motoneige, depuis 2010. La location de VHR et les excursions ou circuits touristiques ne sont pas encadrés, exposant ainsi les touristes à des risques réels, tel que l'illustre la tragédie des cinq touristes français décédés par noyade lors d'une excursion en motoneige, le 21 janvier 2020, à Saint-Henri-de-Taillon, dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Également, l'encadrement de l'utilisation des revenus issus de la contribution des propriétaires de VHR, versés au Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), manque de souplesse et de latitude dans leur utilisation. Ces sommes soutiennent peu les services d'inspection et de contrôle, ne permettent pas de conclure des ententes, de cibler des projets précis, nécessaires à la sécurité des usagers.

Enfin, tout autant que le financement, le pouvoir des agents de surveillance de sentiers est limité et la force de dissuasion pour obtenir le respect de la loi et de la réglementation repose entièrement sur le régime pénal traditionnel, nécessitant plusieurs étapes avant l'obtention d'un jugement.

De manière générale, la faiblesse des moyens de contrainte et de dissuasion et les difficultés d'application en des lieux souvent éloignés peuvent avoir créé, auprès des utilisateurs, un sentiment d'impunité face à des comportements dangereux. L'introduction d'outils alternatifs ou complémentaires au régime pénal, par l'ouverture créée pour le développement d'un régime de permis et de sanctions administratives pécuniaires, passerait donc un message clair, de la part du législateur, que ce sentiment doit cesser pour que le bilan des décès s'améliore de manière significative et constante.

2.4 La cohabitation difficile

Le développement constant d'une villégiature de plus en plus présente en milieux naturels contribue à la complexité d'une cohabitation harmonieuse entre la pratique récréative des VHR et celle des autres usagers du territoire. La tranquillité apparente des relations entre les utilisateurs et le voisinage est le produit d'une mesure temporaire, qui a perduré. Elle provient essentiellement de l'octroi d'une immunité de poursuites dont profite le milieu des VHR depuis 2004, pour les inconvénients liés aux bruits et aux contaminants¹². Cette immunité a découragé les citoyens de faire valoir leurs droits devant un tribunal, même pour des faits non compris

¹² Chapitre V-1.2, article 87.1.

dans la protection accordée depuis près de 20 ans à l'égard des sentiers interrégionaux. Depuis son intégration, cette immunité spéciale a fait l'objet de critiques par le Barreau du Québec, les milieux environnementaux ou encore le Protecteur du citoyen.

L'immunité de poursuites a été prolongée à différentes reprises, la dernière étant en 2019¹³. L'industrie a fait de nombreux efforts, notamment sur le bruit et la consommation de carburant des véhicules, pour diminuer leur impact sur l'environnement et sur le voisinage.

Malgré les critiques que cette clause a suscitées, l'immunité a traduit l'importance d'une prise en compte de l'utilisation et de l'importance socioéconomique du réseau des sentiers. La LVHR doit proposer des dispositions qui traduisent l'équilibre recherché entre les utilisateurs et les milieux voisins. Ainsi, s'il est normal qu'un villégiateur puisse sereinement profiter de son bien, il est également raisonnable qu'un utilisateur de VHR puisse circuler lorsqu'il respecte rigoureusement les conditions énoncées dans les lois et règlements encadrant son activité.

L'enjeu de « l'après-immunité » est d'importance pour les clubs et fédérations de VHR qui estiment que les poursuites devant les tribunaux pourraient à nouveau mettre à risque la continuité du réseau. Il l'est tout autant pour les citoyens qui souhaiteraient la mise en place de meilleurs moyens pour que puissent se régler certains conflits d'usage, sans nécessairement passer par les tribunaux.

2.5 Impact environnemental : évolution technologique et préoccupations pour le respect des habitats et des espèces vivant dans des milieux naturels

Sur un plan technologique, les normes prévues par la LVHR ont vieilli. L'article 33.1 sur les types de moteurs, adopté en 2010, ne correspond plus aux avancées technologiques.

De nouvelles technologies sont apparues, encore plus performantes que celles imposées par cet article. Il en est ainsi des motorisations électriques ou encore de certains moteurs à injection semi-directe aux performances comparables, voire supérieures à certains modèles à injection directe.

L'évolution de la technologie et les pratiques de l'industrie ont en effet amené une amélioration des performances environnementales des véhicules fabriqués ou importés au Québec depuis 2012. La disparition graduelle des modèles antérieurs pourrait sans doute être accélérée par des mesures incitatives. Des mesures plus radicales (ou strictes) pour éviter leur circulation seraient plus sujettes à critique. Avantageuses pour les fabricants et distributeurs, ces mesures pourraient occasionner un fardeau financier non négligeable à certaines clientèles et présenteraient un résultat global mitigé sur le plan environnemental par la destruction prématurée de véhicules pouvant encore être utilisés.

Par ailleurs, l'évolution dans la société des positions face à la protection de l'environnement s'est aussi fait sentir depuis 10 ans au niveau des utilisateurs et des clubs, notamment par la reconnaissance de l'importance d'une acceptation sociale dans la localisation des sentiers, dans le respect des normes et la protection des milieux naturels. Les normes d'installation et d'aménagement des sentiers sur les terres publiques ont été révisées dans les dernières

¹³ Loi concernant l'interdiction d'intenter certains recours liés à l'utilisation des véhicules hors route dans les sentiers faisant partie du réseau interrégional (2019, chapitre 31).

années pour mieux assurer la protection des espèces et leurs habitats. La LVHR aurait aussi avantage à être modernisée pour refléter par ses normes l'importance accordée à la préservation des milieux naturels où circulent les VHR.

2.6 Les territoires autochtones

La loi actuelle sur les VHR s'applique indifféremment à tous, à la grandeur du territoire québécois. Elle n'a pas été conçue pour permettre d'envisager l'introduction d'adaptations pour des territoires où les VHR ne sont pas un loisir, mais un moyen fréquemment utilisé pour exercer des activités traditionnelles et un véritable moyen de transport dans des territoires dépourvus de routes.

Différentes lois prévoient aujourd'hui la possibilité pour le gouvernement d'exclure ou d'adapter les normes législatives ou réglementaires pour tenir compte de la réalité des communautés autochtones. Seuls les traîneaux et les heures de circulation font actuellement l'objet de dispositions particulières dans la LVHR pour tenir compte de la réalité de ces communautés. L'actualisation de la LVHR offre l'occasion d'en faire un outil plus moderne offrant la flexibilité de convenir d'ententes s'il paraissait approprié d'intégrer d'autres adaptations qui seraient considérées opportunes tout en assurant la sécurité de la population.

3. Objectifs poursuivis

Les quatre objectifs principaux suivants, relayés par des mesures structurantes, orientent les travaux menés pour la révision de la LVHR.

3.1 Améliorer le bilan des décès et blessés graves liés à la circulation des VHR

Actuellement, la LVHR et ses règlements n'ont pas été un levier efficace favorisant une baisse du nombre de décès et de blessés graves. Alors que de nombreux gains sont obtenus dans les bilans de sécurité routière depuis plus de 40 ans, il n'en est pas de même en regard de la sécurité hors route.

Dans ce contexte, le 17 avril 2018, a été dévoilée, par le gouvernement du Québec, la *Politique de mobilité durable – 2030 : Transporter le Québec vers la modernité*. Cette politique comprend 11 cadres d'intervention, dont le Cadre d'intervention en sécurité routière. La mesure 3¹⁴ de ce cadre vise l'amélioration du bilan de sécurité hors route par la révision de son cadre législatif et réglementaire. L'adoption d'un projet de loi est visée pour 2020 et l'édiction de règlements pour 2021. Par ce biais, le gouvernement affirmait sa volonté d'inscrire la révision de la LVHR comme l'un des grands moyens pour renforcer la sécurité des Québécois lors de leurs déplacements à bord d'un véhicule motorisé.

3.2 Actualiser le cadre législatif et réglementaire

La LVHR n'a guère évolué depuis son adoption en 1996. Ses mesures n'ont pas suivi l'évolution de l'industrie et de la pratique en plus des problèmes d'interprétation ayant dissuadé les corps policiers à une application de différentes mesures. Son actualisation en profondeur devrait

¹⁴ Ministère des Transports, Cadre d'intervention en sécurité routière, Tableau synthèse, Enjeu 1, 2018.

permettre de renforcer son applicabilité et d'avoir plus d'effets sur la pratique des VHR, tout en permettant plus de flexibilité.

Par ailleurs, cette révision permettra de redistribuer les éléments de loi et de règlement afin que les principes plus fondamentaux se retrouvent dans la loi et les considérations techniques dans les règlements. Une révision devrait permettre de disposer à terme d'une loi et de règlements cohérents et complémentaires.

Une fois la LVHR modernisée, un chantier de révision de ses règlements pourra en effet être mené à terme pour actualiser les normes aux réalités du marché et aux nouvelles connaissances en matière de sécurité.

3.3 Favoriser la cohabitation

Les questions environnementales, la cohabitation de plusieurs usages sur le territoire, le renouvellement des normes d'intervention sur les terres publiques sont autant d'exemples qui imposent de repenser l'insertion des VHR dans leur milieu afin d'améliorer leur acceptabilité sociale. Par exemple, depuis l'édiction du Règlement sur l'aménagement durable des forêts du domaine de l'État, le 1^{er} avril 2018, la plupart des sentiers de VHR sur les terres publiques sont devenus des sentiers multi-usages, c'est-à-dire libres d'accès pour d'autres activités (randonnée, raquette, ski de fond, *fat bike*)¹⁵. Cette nouvelle réalité qui s'impose aux exploitants de sentiers doit trouver son corollaire dans les normes applicables de la LVHR.

Cela étant, le principal problème de cohabitation réside dans la présence de sentiers proches des habitations. La fin annoncée de l'immunité renforce le besoin de recréer un cadre stable et socialement acceptable, incitant au respect de la circulation en sentier si elle s'exerce dans le respect du voisinage. Cet équilibre dans les droits de chacun est un enjeu de société, il dépend des citoyens et des utilisateurs de VHR, mais il doit aussi pouvoir compter sur des mesures législatives limitant les litiges et faisant ressortir l'importance d'une cohabitation harmonieuse.

3.4 Accompagner le milieu dans son évolution

Enfin, la LVHR encadre le milieu, mais supporte également le développement de l'industrie des VHR dans laquelle le Québec occupe une place de choix. Cette activité représente des retombées de plus de 3 G\$ et constitue, en ce qui concerne la motoneige, l'un des principaux produits prioritaires de la Stratégie de mise en valeur du tourisme hivernal 2014-2020¹⁶.

Une loi moderne, en phase avec les contraintes environnementales actuelles, mais aussi avec le modèle d'affaires applicable, devrait permettre à l'industrie de se développer sereinement en connaissant, sur le long terme, les conditions de son encadrement.

Au final, il est possible de penser qu'avec la révision des dispositions de la loi, les utilisateurs de VHR gagneront en acceptabilité sociale, à un moment où leur présence continue d'être contestée en certains lieux.

¹⁵ Chapitre A-18.1, r. 0,01.

¹⁶ <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/tourisme/publications-adm/orientations-strategiques/strategie-tourisme-hivernal.pdf?1550756443>

4. Proposition

Il est proposé de présenter une réforme d'ensemble de la LVHR. Ce projet de loi répondra aux objectifs de la section 3 principalement de la façon suivante.

4.1 Améliorer le bilan des décès et blessés graves liés à la circulation des VHR

4.1.1 Le permis de conduire obligatoire

La prudence commence par le conducteur. Aussi, il est proposé que celui-ci détienne obligatoirement un permis de conduire pour circuler en VHR ou en véhicule d'entretien, non seulement sur une route, mais aussi pour circuler sur un sentier, une terre publique ou une terre privée appartenant à une municipalité.

Cette exigence permettra d'écarter de la pratique de VHR les conducteurs n'ayant pas les aptitudes minimales requises ou dont les inconduites sont d'une gravité justifiant la suspension ou la révocation de leur droit de conduire, notamment en lien avec la consommation d'alcool.

De façon à faciliter l'introduction de cette exigence, le permis qui sera exigé sera tout permis permettant la conduite d'un véhicule routier délivré en vertu du CSR ou un permis ou une autorisation, délivré à l'extérieur du Québec, accepté ou reconnu d'une valeur équivalente par la SAAQ. Selon les statistiques obtenues, on évalue à 97,6 % les conducteurs de VHR détenant déjà un permis de conduire en vertu du CSR.

La détention obligatoire d'un permis sur une route, un sentier, une terre publique ou une terre privée appartenant à une municipalité permet de repenser complètement l'approche actuelle en matière de sanctions et de contrôle.

Avec le temps, comme c'est le cas pour d'autres types de véhicules présentant des risques, une classe ou catégorie particulière de permis pourrait être prévue pour tenir compte de la formation particulière qui pourrait être requise pour conduire de façon sécuritaire un VHR.

Plutôt qu'un système reposant uniquement sur l'application d'un régime pénal, l'obtention du respect des dispositions de la LVHR pourrait désormais aussi compter, comme c'est le cas pour les autres types de véhicules, sur l'application de mesures administratives complémentaires (points d'inaptitude, suspension ou révocation).

Bien qu'un permis ne serait pas exigé pour pouvoir circuler sur un terrain privé, des règles minimales de sécurité viendront y encadrer la conduite des VHR. En particulier, pour la circulation des mineurs en VHR, les nouvelles mesures feront appel à la surveillance des parents.

4.1.2 La location de VHR

La conduite occasionnelle présente des risques particuliers, certaines personnes pouvant ne pas être à même d'apprécier sur-le-champ que la conduite d'un VHR puisse susciter des difficultés. Certaines personnes peuvent sous-estimer les risques. Il incombera ainsi au locateur de prendre les moyens nécessaires pour s'assurer que le conducteur :

- 1° Est âgé d'au moins 18 ans et qu'il détient un permis de conduire;
- 2° A bénéficié d'une formation d'au moins 15 minutes lui permettant de comprendre le fonctionnement de son véhicule et les règles minimales de sécurité à respecter dans la conduite de celui-ci.

L'exigence de permis est déjà largement appliquée par l'industrie. Les personnes de 16 et 17 ans déjà titulaires d'un permis de conduire et d'un certificat de formation seront assimilées aux personnes de 18 ans et pourront ainsi être admises à louer un VHR.

Les touristes provenant de l'extérieur du Québec qui souhaitent louer un VHR devront détenir un permis ou une autorisation reconnue en vertu du CSR.

4.1.3 La formation des personnes guidant des excursions en véhicule hors route

Un guide dans une excursion en VHR devra avoir complété avec succès une des formations reconnues par le ministre du Tourisme. Ce ministre s'assurera de rendre publique la liste des formations reconnues. Le cas échéant, il précisera les spécialités applicables, telles celles en lien avec le type de véhicule ou les lieux, en sentier ou hors-piste, pour lesquelles une formation spécifique pourrait être exigée.

4.1.4 Les pouvoirs d'inspection des agents de surveillance de sentiers et modernisation des mesures visant l'application de la loi

Les mesures ont aussi été actualisées en lien avec le suivi de l'application de la loi et de sa réglementation. Les pouvoirs d'inspection confiés aux agents de surveillance de sentiers, qui sont des employés ou bénévoles de club ou d'une fédération de clubs seront facilités. Par exemple, ils pourront travailler pour plus d'un club. La prise de photographie de lieux, d'équipements et de biens sera permise, comme ça l'est dans d'autres lois. Il est clarifié que l'agent recruté par une fédération, comme les inspecteurs et agents de la paix, pourront passer sur un terrain privé s'il est nécessaire de se rendre au lieu où circule ou où est immobilisé un VHR pour le contrôle qu'ils sont autorisés à effectuer.

Également, il est prévu que soit mis en place un régime de sanctions administratives pécuniaires pour différents manquements d'ordre plus technique ou objectif qui s'y prêtent. Ces sanctions présentent normalement l'avantage de faire prendre conscience plus rapidement qu'il y a eu manquement, et l'importance de s'amender. Le processus pénal continuera d'être privilégié pour les cas les plus lourds, plus signifiants sur le plan punitif et de la dissuasion. Certains agents de surveillance de sentiers pourraient donc se voir confier un rôle dans l'application de ces sanctions administratives pécuniaires.

4.2 Actualiser le cadre législatif et réglementaire

4.2.1 Le champ d'application

Le champ d'application de la loi sera bonifié par une définition plus englobante des types de VHR, en évitant la rigidité de références actuelles aux notions de masse, dimension ou de conception permettant à certains véhicules d'échapper à tout contrôle. De même, sauf exception, les dispositions de la LVHR s'appliqueront indifféremment des fins poursuivies lors de l'usage d'un VHR, des lieux de circulation et du caractère public ou privé des terres où

circule le véhicule. Les véhicules d'entretien de sentiers seront assujettis à la LVHR, comme les autres VHR, sous réserve des distinctions expressément prévues.

Ne seront pas assujettis à la LVHR, à titre d'exemples, les véhicules exposés pour la vente, ceux utilisés à l'intérieur d'un bâtiment pour la circulation de personnes ou le transport de biens, ceux utilisés lors d'une course ou d'une compétition à l'intérieur d'un bâtiment ou à l'extérieur sous certaines conditions (ex. : en circuit fermé) et ceux circulant exclusivement sur un chantier de construction, un site agricole ou un site industriel qui n'est pas accessible au public lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre d'un travail. Également, sont exclus de la LVHR, les VHR d'apprentissage et autres véhicules dont l'usage est destiné par leur fabricant à des personnes de moins de 16 ans, s'ils circulent exclusivement sur une terre privée avec l'autorisation de son propriétaire, ailleurs que sur un sentier.

4.2.2 L'âge minimum de conduite et le permis de conduire

L'âge minimum requis pour circuler en VHR demeure 16 ans. En plus du permis, tout jeune conducteur de 16 et 17 ans aura l'obligation de détenir un certificat de formation attestant de la réussite à l'examen ou à la formation prévus par règlement du ministre pour pouvoir circuler sur une route, sur un sentier, sur une terre publique ou sur une terre privée appartenant à une municipalité.

4.2.3 L'assurance de responsabilité civile

En matière d'assurance de responsabilité civile, le montant minimum pour le propriétaire d'un VHR sera augmenté à 1 M\$ afin de refléter les pratiques actuelles. L'assurance de responsabilité civile des clubs sera haussée à 5 M\$. Rappelons que l'assurance exigée couvre aussi les dommages physiques, le régime public de l'assurance automobile ne trouvant pas application sous réserve de cas très limités.

4.2.4 Les communautés autochtones et une flexibilité accrue pour adapter les normes

L'actualisation de la LVHR est l'occasion d'en faire un outil plus moderne offrant plus de flexibilité de manière à pouvoir envisager de discuter avec les représentants des communautés autochtones d'adaptations à introduire par voie d'entente, ou par la réglementation, pour mieux tenir compte de la réalité de l'utilisation de ces véhicules, tout en continuant d'assurer la sécurité du public et de la population.

4.2.5 Clarification des textes et de l'application respective de la LVHR et du CSR

La LVHR profitera d'un meilleur partage entre les dispositions législatives et réglementaires, certaines mesures techniques étant déplacées dans la réglementation pour faciliter leur mise à niveau. Le langage utilisé par la loi sera modernisé et une simplification de la rédaction est recherchée pour en faciliter la compréhension et l'application.

Par ailleurs, lorsque les conducteurs de VHR circulent sur une route, la LVHR exposera explicitement qu'ils sont tenus de respecter toute disposition du CSR ou d'une autre loi qui s'applique à la conduite des véhicules routiers autorisés à y circuler, sous réserve des mesures spécifiques aux caractéristiques et équipements des VHR, qui continueront d'être prévus exclusivement dans la LVHR.

Le régime applicable pour contrer la conduite avec les capacités affaiblies qui trouve application sur les chemins publics et les autres lieux visés par le CSR a pu être importé et incorporé par référence dans la LVHR pour trouver aussi application dans les sentiers et les lieux que vise cette loi, le permis de conduire y étant désormais aussi exigé.

4.3 Favoriser la cohabitation

4.3.1 Respect des normes et droit de circuler

La révision des normes prévues par la loi exposera plus clairement les conducteurs à l'obligation d'éviter toute vitesse excessive et tout comportement susceptible de générer des inconvénients pour les milieux avoisinants qu'ils seraient en mesure d'éviter.

En contrepartie de cette conduite responsable, les voisins de sentiers légalement aménagés seront pour leur part tenus de tolérer les inconvénients résultant de la circulation de véhicules qui respectent les normes législatives et réglementaires applicables.

Les dispositions introduiront un régime exposant plus positivement les droits des uns et des autres. Les mesures proposées éviteront de permettre que soit considéré comme un abus de voisinage, les caractéristiques intrinsèques des VHR s'ils circulent dans le respect de la loi et des règlements applicables.

4.3.2 Les distances séparatrices

Plus particulièrement, afin de clarifier les droits des uns et des autres, la disposition portant sur les distances séparatrices a été révisée.

Le calcul des distances minimales que les sentiers doivent respecter sera plus clairement exposé en faisant notamment appel au principe d'antériorité d'usage. Comme certains sentiers structurants pour les déplacements inter régionaux sont exploités de longue date, leur présence sera confortée par une présomption de conformité s'ils figurent sur la carte publiée par le ministre.

Le tableau suivant rappelle les principales règles sur les distances minimales déjà exigées par la LVHR entre un sentier légalement aménagé et, entre autres, une habitation :

Distances	Mesures
100 mètres	Nouveau sentier (aménagé après le 31 décembre 2011) ou tout déplacement de sentier au-delà de la zone des 30 mètres qui s'appliquait à lui précédemment
30 mètres	Sentier aménagé avant le 1 ^{er} janvier 2012 (sur terres publiques ou privées)
Distances minimales de 100 m et 30 m inapplicables	<ul style="list-style-type: none"> - Sur autorisation expresse d'une distance moindre par le propriétaire de l'habitation ou de l'aire réservée à la pratique de certaines activités ou, sur des terres publiques, de celle du propriétaire ou du locataire de l'habitation ou de l'aire; - Lorsque le sentier est aménagé dans l'emprise d'un chemin public ou d'un chemin construit sur les terres publiques, en conformité des dispositions applicables; - Lorsque le sentier est aménagé sur un chemin privé ouvert à la circulation publique des véhicules routiers; - Lorsque le sentier est aménagé dans une emprise ferroviaire désaffectée et indiqué à un schéma d'aménagement et de développement ou à un plan métropolitain d'aménagement et de développement; - Dans tout autre endroit prévu par le gouvernement, par règlement.

4.4 Accompagner le milieu dans son évolution

4.4.1 Meilleure prise en compte de l'environnement

Des mesures reflétant une volonté de protection de l'environnement seront introduites. En plus de la référence qui y sera faite dans la clause d'objet introduite au début de la loi, de manière générale, le conducteur d'un VHR et ses passagers doivent éviter d'accomplir tout acte de nature à perturber la quiétude qui règne dans un milieu naturel, à déranger le comportement des animaux sauvages, à nuire à l'écoulement des eaux ou aux interactions entre les animaux et végétaux et leur habitat. Sur les terres publiques, des zones plus fragiles ou sensibles pourront être délimitées et la circulation hors-piste pourra y être interdite. Les systèmes antipollution devront être maintenus en bon état de fonctionnement et une latitude est donnée de pouvoir développer un régime réglementaire lié à l'émission de contaminants en concertation avec le ministre responsable de l'environnement.

4.4.2 La lutte aux capacités affaiblies

En vue de resserrer la sécurité des conducteurs de VHR et celle des personnes qu'ils croisent, trouveront désormais application en sentier et en tout autre lieu de circulation non visé par le CSR, les dispositions de ce code encadrant la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool ou la drogue.

La conduite d'un véhicule avec les capacités affaiblies par l'alcool ou la drogue donne ainsi ouverture à l'imposition des amendes et à l'application des sanctions civiles et administratives, en particulier la suspension et la révocation de permis ainsi que la saisie de véhicules, prévus par le CSR.

Les agents de la paix chargés de l'application de la présente loi, dans le contrôle de l'application des mesures qui y sont incorporées, disposeront des mêmes pouvoirs que ceux prévus par le CSR.

4.4.3 L'amélioration du financement du milieu

Le milieu des VHR bénéficie de peu de revenus depuis des années, par rapport à l'étendue de ses réseaux et aux coûts croissants de leur entretien et de la réfection de leurs infrastructures. Au regard de l'aide financière fournie par le Ministère, les programmes actuels ne répondent qu'à un faible nombre de demandes par rapport aux besoins, environ 20 %, notamment pour les travaux nécessaires à assurer la sécurité sur les sentiers. Par ailleurs, les normes environnementales ou d'intervention en forêt ont notablement augmenté les coûts de construction (notamment en raison de la mise en œuvre du Règlement sur l'aménagement durable des forêts du domaine de l'État)¹⁷. Ainsi, les coûts ont doublé, voire triplé, pour certaines infrastructures (ponts, passerelles) afin de rejoindre ces normes.

Il est donc proposé qu'une partie des droits perçus lors de l'immatriculation des VHR et des véhicules d'entretien et le produit des amendes et des sanctions administratives pécuniaires liées aux infractions commises en VHR ou véhicules d'entretien s'ajoutent aux contributions actuellement portées au crédit du Fonds des réseaux de transport terrestre administré par le Ministère et que ces sommes puissent être utilisées pour aider le milieu des VHR afin de renforcer la sécurité de la pratique et de financer davantage de programmes et mesures.

Actuellement, l'article 49.1 de la LVHR limite l'utilisation des sommes disponibles en prévoyant que soit établie « la contribution des propriétaires de véhicules hors route pour l'établissement ou le maintien de programmes d'aide financière visant, entre autres, l'assistance des clubs d'utilisateurs de véhicules hors route, le développement et l'entretien des infrastructures pour ces véhicules ou la protection de la faune et des habitats fauniques [...] ». Cette affectation limitée n'offre pas la possibilité d'intervenir sur certaines problématiques.

Par exemple, en remplacement des mécanismes d'arbitrage et de médiation actuellement prévus par la loi, les sommes perçues pourraient permettre d'aider les milieux locaux à se doter eux-mêmes de mécanismes pour favoriser le règlement des conflits d'usage ainsi qu'à aider à financer la formation des agents appelés à contrôler l'application de la loi.

5. Autres options

Hormis une révision en profondeur de la loi, telle que présentée ici, deux autres options étaient possibles, soit celle de maintenir un statu quo en ne modifiant pas la loi actuelle et celle de ne traiter que les enjeux d'actualité posant un problème de sécurité médiatisé.

¹⁷ Le Règlement sur l'aménagement durable des forêts du domaine de l'État (chapitre A-18.1, r. 0,01) est entré en vigueur le 1er avril 2018.

Option 1 : Le statu quo

Le statu quo maintiendrait le milieu et les agents dans le même contexte de confusion sur le champ d'application, l'application du CSR relative aux VHR et la complexité de certaines mesures qui concourent à dissuader une application plus stricte de la loi. Cela irait à l'encontre des attentes exprimées par différents groupes pour une réforme de la loi.

L'immunité ayant été prolongée jusqu'au 31 décembre 2020, après cette date, seraient à nouveau possibles, qu'ils réussissent ou non, les recours invoquant l'abus de voisinage même lorsque les normes sont entièrement respectées. Cette situation pourrait fragiliser le réseau en créant, ici ou là, des ruptures dans la continuité des sentiers dont certains ont pu faire l'objet d'une aide financière de l'État.

Enfin demeurerait les incohérences, imprécisions et normes anachroniques dans des sujets aussi variés que les motorisations, la consommation d'alcool ou de drogue, les distances séparatrices et l'absence de normes liées à la formation des guides et à la protection des personnes qui louent des VHR.

Option 2 : Les enjeux d'actualité

Il aurait également été possible de proposer un projet de loi considérablement allégé, ne comprenant que trois mesures qui ont davantage été médiatisées ces dernières années : une révision du champ d'application pour clarifier la liste des quelques normes applicables sur des terrains privés, la nouvelle exigence de formation des personnes qui guident des excursions et l'immunité contre les recours.

Cette option comporterait les mêmes limites que le statu quo, à savoir un nombre important de sujets et de préoccupations laissés à l'abandon.

Par ailleurs, cette option n'aurait, par définition, que peu d'impact sur le bilan hors route. En effet, les mesures visées n'aborderaient que de façon marginale le problème de dissuader les comportements plus à risque — vitesse et alcool ou drogue — dont on a vu plus haut la prédominance lors des accidents graves ou mortels.

6. Évaluation intégrée des incidences

Cette loi aura des incidences certaines sur le milieu des VHR. Ce qui est recherché par sa révision en profondeur est de créer une nouvelle référence pour l'avenir afin que cette industrie se développe tout en faisant en sorte que le nombre de décès et de blessés graves diminue réellement et que les normes puissent être actualisées.

Aussi, de larges effets sur la population en région sont envisageables compte tenu des lieux principalement fréquentés par les utilisateurs de VHR.

L'analyse d'impact réglementaire démontre que les impacts sur les entreprises québécoises ont été réduits au minimum.

La mesure concernant la formation obligatoire des guides apportera des coûts supplémentaires

pour les entreprises. Toutefois, cette mesure répond au besoin d'une plus grande sécurité dans le secteur, les touristes étant très présents dans les décès et blessés graves liés au VHR.

En ce qui concerne l'environnement, et plus généralement la gestion ou l'aménagement des territoires, cette loi prend acte des changements climatiques actuels et propose une prise en compte accrue des milieux naturels en édictant, pour la première fois, un « principe de prudence environnemental ». Faire du VHR, c'est forcément être en contact avec la nature, donc avoir un impact sur elle. En 2020, un consensus existe pour faire en sorte que cet impact soit le moins élevé possible.

Enfin, en ce qui concerne les autochtones, cette loi propose de mettre en place l'approche préconisée depuis plusieurs années afin de s'assurer d'avoir suffisamment de flexibilité dans les lois pour permettre d'envisager des adaptations prenant en compte la réalité et les besoins des communautés autochtones.

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

C'est à la suite du lancement de la *Politique de mobilité durable – 2030 : Transporter le Québec vers la modernité* qu'un premier cycle de consultation a été déclenché par le ministère des Transports, au printemps 2018. Cette vaste consultation visait à obtenir les préoccupations des organisations concernées par l'utilisation des VHR. Deux grands blocs de consultation ont alimenté les discussions.

Un premier bloc de consultation a eu lieu principalement de juin 2018 à février 2019. Six groupes d'intervenants ont été formés et consultés en fonction de leur expertise ou de leur mission : association d'utilisateurs et industrie, aménagement du territoire et autorisation/droit de passage, contrôle et sanctions, santé publique et environnement, affaires autochtones et aspects financiers (ce dernier groupe a été consulté en janvier 2020).

ORGANISATIONS CONSULTÉES AU 1 ^{ER} BLOC DE CONSULTATION	
Associations d'utilisateurs et industrie	Aménagement du territoire et autorisation/droit de passage
Bombardier Produits Récréatifs	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
Conseil canadien des distributeurs de véhicules hors route	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
Fédération des clubs de motoneigistes du Québec	Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
Fédération québécoise des clubs quad	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs
Fédération québécoise des motos hors route	Ministère du Tourisme
	Commission de protection du territoire agricole
	Fédération des pourvoiries du Québec
	Fédération des trappeurs gestionnaires du Québec
	Fédération québécoise des chasseurs et pêcheurs
	Fédération québécoise des gestionnaires de zecs
	Fédération québécoise des municipalités
	Société des établissements de plein air du Québec
	Union des municipalités du Québec
	Union des producteurs agricoles

ORGANISATIONS CONSULTÉES AU 1 ^{ER} BLOC DE CONSULTATION (suite)	
Contrôle et sanctions Ministère de la Sécurité publique Substitut du Procureur général Directeur des poursuites criminelles et pénales Direction des orientations pénales du ministère de la Justice Association des directeurs de police du Québec École nationale de police du Québec Sûreté du Québec	Santé publique et environnement Ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques Ministère de la Santé et des Services sociaux Bureau du coroner Hydro-Québec Institut national de santé publique du Québec
Affaires autochtones Administration régionale Kativik (ARK) Assemblée des Premières Nations Québec-Labrador Communautés mohawks (Conseil de bande des Mohawks d'Akwesasne, Conseil des Mohawks de Kahnawake, Conseil des Mohawks de Kanesatake) Conseil de la Nation Atikamekw Conseil de la Nation Huronne-Wendat Gouvernement de la Nation Crie Nation Naskapie de Kawawachikamach Communautés mohawks, micmacques, algonquines, innues, abénaquises Nation huronne-wendat, nation malécite	Aspects financiers Autorité des marchés financiers Ministère des Finances (consulté en janvier 2020)

Le 2^e bloc de consultation, débuté parallèlement aux consultations du 1^{er} bloc, s'est terminé au printemps 2019. Il visait à recueillir les observations et propositions de modifications à la LVHR et ses règlements de la part des sous-ministériats du ministère des Transports.

En 2020, de nouvelles consultations ont eu lieu auprès des ministères et certaines organisations. Dans l'ensemble, les ministères et les organisations se sont montrés très favorables à une révision majeure de la LVHR et de ses règlements. Les réactions ont été positives et ont permis d'identifier les préoccupations des partenaires du Ministère à l'égard de la circulation des VHR. Certaines réserves qui ont été formulées ont été prises en compte dans la réflexion d'ensemble des travaux.

Dès que de premiers éléments de révision de la loi ont été obtenus, des consultations plus ciblées ont eu lieu, notamment avec les fédérations de VHR, le ministère des Finances, le ministère du Tourisme, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles ou encore la SAAQ.

Au regard des groupements autochtones, les consultations devront se poursuivre et pourront même se transformer, après la réforme, en un plus grand partenariat.

De même, la LVHR réfère à des règlements qui devront suivre rapidement pour compléter la réforme en venant mettre au jour les aspects plus techniques. L'année 2021 sera donc, à nouveau, une année où seront entamées des consultations pour la rédaction des différents règlements nécessaires à l'application de la LVHR.

8. Mise en œuvre, suivi et évaluation

Dès que le projet de loi sera adopté, de préférence d'ici le 31 décembre 2020, date butoir de la clause d'immunité, le Ministère produira et diffusera une campagne d'information véhiculant les nouveaux concepts introduits par la loi. Certaines de ces mesures, néanmoins, nécessitent un délai pour assurer la mise en œuvre des dispositions, pour diverses raisons. Ainsi, un délai de neuf mois est alloué avant l'application de l'obligation de détenir un permis de conduire. Les points suivants illustrent d'autres ajustements qui seront requis :

- Les corps policiers et les substituts qui prennent les poursuites pénales devront ajuster leurs procédures et documents pour tenir compte des changements apportés, plusieurs articles ayant été renumérotés et déplacés ;
- La mise en place de la réception de nouvelles sommes au FORT demandera des ajustements; le financement de nouvelles mesures sera proposé lors d'un exercice d'élaboration budgétaire, donc pour le budget de l'année 2021-2022 ;
- L'augmentation du montant de couverture minimal de la police d'assurance amènera certaines clientèles à devoir faire des ajustements, un délai de six mois étant prévu pour ce faire;
- L'entrée en vigueur de la réduction de la vitesse maximale permise pour les motoneiges en sentier, de 90 à 70 km/h, devra se faire de concert avec les clubs de VHR qui devront modifier leur signalisation sur certains de leurs sentiers.

Par ailleurs, la mise en œuvre des sanctions administratives pécuniaires nécessitera de mettre en place une mécanique administrative qui n'existe pas actuellement au Ministère. Une formation est à prévoir pour les personnes appelées à jouer un rôle au sein de ce nouveau régime, soit pour les imposer, soit pour réexaminer les sanctions imposées.

Ce dernier besoin nous rappelle qu'après la loi, le Cadre d'intervention en sécurité routière de la *Politique de mobilité durable – 2030* impose la révision des règlements VHR, en 2021. Ainsi, des règlements devront alors être élaborés ou révisés et des consultations devront être tenues sur ceux-ci concernant notamment :

- La fusion des trois règlements (motoneige, véhicules hors route, véhicules tout terrain);
- La signalisation;
- La révision des normes de signalisation.

Par ailleurs, les nouvelles dispositions financières permettent l'établissement de nouveaux programmes, comme celui ayant pour objet le retrait des véhicules polluants. Ces programmes doivent faire l'objet d'une décision du Conseil du trésor et leur fonctionnement reste à déterminer. Leur entrée en vigueur ne pourra avoir lieu avant l'hiver 2021.

Il est à noter que nombre de mesures nécessitent, pour leur mise en place, la collaboration de différents partenaires comme la SAAQ, les forces de police, en premier lieu la Sûreté du Québec, les fédérations et les clubs de VHR, les écoles de conduite ou encore le ministère du Tourisme concernant les formations pour les guides touristiques.

Une fois la LVHR et ses règlements en place, le meilleur indicateur de la réussite de cette révision sera la baisse du nombre de victimes d'accidents hors route. Bien que des résultats soient souhaités dès la première année, notamment par le renforcement du contrôle et des pouvoirs des agents de la paix, inspecteurs et agents de surveillance de sentiers, les tendances des statistiques d'accidents prennent normalement en compte trois années consécutives. Ainsi, les premières tendances post révision de baisse du bilan hors route devraient être disponibles après l'hiver 2024-2025.

9. Implications financières

L'élargissement de l'affectation du FORT à l'égard des VHR nécessite que des sommes gouvernementales d'environ 7 M\$ soient réaffectées au financement du FORT.

La mise en œuvre de ces programmes ne nécessitera pas d'ajouts d'effectifs et sera réalisée par la direction générale des programmes d'aide du ministère des Transports.

10. Analyse comparative

Le Québec dispose d'un des plus vastes réseaux de sentiers et il est largement à l'avant-garde de la législation encadrant la pratique des VHR. La province demeure citée en référence sur la scène nationale et internationale, et sert d'exemple à d'autres juridictions nord-américaines. Elle fait office de leader en matière de circulation des VHR, d'une part parce qu'elle comprend un vaste réseau de sentiers de 58 000 km parmi les plus anciens et les plus développés au Canada et, d'autre part, parce que son mode de gestion est unique et fait en sorte que la législation québécoise en matière de gestion de sentiers de VHR bénéficie de peu de comparable.

Contrairement au Québec, la majorité des administrations provinciales canadiennes ainsi que les états américains offrent une législation sur les VHR plus générale et moins exigeante, qui traite essentiellement de règles de sécurité, d'équipements et de comportement des utilisateurs de VHR. En ce sens, la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve, le Nunavut et les Territoires du Nord-Ouest ont toutes des législations relatives à la circulation des VHR¹⁸. Quant à l'Ontario, cette province a procédé dans les dernières années à la revue de son cadre législatif en matière de VHR, mais n'est pas allée jusqu'à exiger le permis de conduire pour circuler sur les sentiers ou sur les terres publiques (sauf pour les motoneiges où un permis est exigé : voir le tableau ci-après).

¹⁸ Le Yukon prévoit des dispositions dans sa loi sur les véhicules automobiles.

Exemples des endroits de circulation autorisés en Ontario (motoneige)

Où les motoneigistes peuvent conduire, en fonction de leur âge et le type de permis de conduire.	
Profil	Endroits où la pratique de la motoneige est autorisée
Personnes de 16 ans ou plus TITULAIRES d'un permis de conduire de l'Ontario valide ou d'un permis d'utilisateur de motoneige de l'Ontario ou d'un autre territoire de compétence	<ul style="list-style-type: none"> • Pistes de motoneige • Routes, pour traverser là où c'est permis • Pour circuler le long de routes là où c'est permis
Personnes de 12 ans ou plus TITULAIRES d'un permis d'utilisateur de motoneige de l'Ontario ou d'un autre territoire de compétence	Pistes de motoneige seulement
Personnes de tous âges sans permis de conduire de l'Ontario valide ni permis d'utilisateur de motoneige de l'Ontario ou d'un autre territoire de compétence	Terrains privés seulement
Personnes de moins de 12 ans	Terrains privés seulement

L'Ontario offre deux options pour le conducteur de motoneige : être titulaire d'un permis de conduire ou d'un permis de motoneigiste pour conduire une motoneige sur la voie publique aux endroits légalement. Ce permis de motoneigiste est délivré par l'Ontario Federation of Snowmobile Clubs, en collaboration avec le ministère des Transports de l'Ontario. Ce permis est semblable au certificat de formation proposé par le Québec aux personnes d'au plus 17 ans¹⁹. L'Ontario est ainsi moins exigeante pour les motoneigistes lorsqu'ils circulent sur le chemin public.

Autre exemple pour le Canada : soulignons que le Nouveau-Brunswick prévoit entre autres, dans sa Loi sur les véhicules hors route²⁰, une interdiction de conduire un tel véhicule si les droits du conducteur sont suspendus à la suite d'une déclaration de culpabilité relativement à certaines infractions contenues au Code criminel, notamment en lien avec la capacité de conduire affaiblie. Cette mesure peut s'apparenter à ce qui est proposé au projet de loi comme moyen pour dissuader les conducteurs de VHR de conduire un véhicule avec les capacités affaiblies par l'alcool ou la drogue.

Par ailleurs, dans les états du Maine et du Vermont (États-Unis), il n'est pas obligatoire pour le conducteur de motoneige ou de VTT d'être titulaire d'un permis de conduire.

En Europe, la Finlande et la Suède ont créé un permis spécifique pour conduire une motoneige, similaire à ce que le gouvernement pourrait mettre en place comme régime alternatif de permis en vertu du pouvoir qui lui est conféré au projet de loi.

¹⁹ Actuellement, la loi impose aux personnes de 16 et 17 ans d'être titulaires d'un certificat d'aptitudes et de connaissances.

²⁰ Loi sur les véhicules hors route (L.N.-B., ch. O - 1,5), art. 20.1.

Dans l'ensemble, il est clair que le Québec propose des mesures innovantes qui se démarquent de l'ensemble du territoire canadien et des états limitrophes, mais qui sont le reflet de son histoire et de ses pratiques pour mieux assurer la sécurité du public.

Le ministre des Transports,

FRANÇOIS BONNARDEL