



*Mémoire visant à proposer des modifications à l'article 42 de la Loi sur l'aménagement durable
du territoire forestier*

Mémoire présenté à Me Maïté Blanchette Vézina
Ministre des Ressources naturelles et des Forêts
Ministre responsable de la région du Bas-Saint-Laurent et de la région de la Gaspésie– Îles-de-
la-Madeleine

20 avril 2023
Terrebonne, Québec

Table des matières

Mémoire présenté à Me Maïté Blanchette Vézina	1
Introduction	4
Présentation de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec.....	6
Enjeux relatifs aux chemins multiusages.....	8
Enjeux relatifs à la sécurité	8
Enjeux relatifs à la réparation des dommages	10
Proposition réglementaire	10
Conclusion	12
Annexe A Projet de règlement	14
Annexe B Exemples de véhicules ne respectant pas les normes relatives aux véhicules hors route circulant sur des sentiers de motoneige.....	15-17

Introduction

La *Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier*¹, ci-après « la *Loi* » a encadré le concept de « chemin multiusage » sur les terres publiques. Ce type de chemin est défini à l'**article 41** de la *Loi* comme « un chemin en milieu forestier, autre qu'un chemin minier, construit ou utilisé à des fins multiples, notamment en vue de permettre l'accès au territoire forestier et à ses ressources ».

Sur un chemin multiusage, l'**article 42** de la *Loi* dispose que « [toute] personne peut circuler sur un chemin multiusage en se conformant aux normes prescrites par le gouvernement par voie réglementaire pour la sécurité des utilisateurs et la protection des chemins. »

À l'heure actuelle, le gouvernement n'a pas prescrit de normes encadrant la circulation sur les chemins multiusages dont un club de motoneigistes fait l'entretien. En effet, malgré le pouvoir réglementaire prévu à l'article 44 de la *Loi*, le gouvernement n'a pas adopté un règlement spécifique sur la sécurité sur les chemins multiusages.

Cette situation contraste avec les sentiers autorisés en vertu de l'article 46.2 du *Règlement sur la vente, la location et l'octroi de droits immobiliers sur les terres du domaine de l'État*². En vertu de cette disposition, l'État « peut autoriser la construction, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation d'un sentier récréatif pour une période maximale de 10 ans ». Lorsqu'un sentier est aménagé par cet article, il est encadré par la *Loi sur les véhicules hors route*³ pour lesquels les clubs disposent de divers droits et obligations, dont celui de tarifier l'utilisation des sentiers et d'en restreindre l'accès pour des fins de sécurité.

¹ RLRQ, c. A-18.1.

² RLRQ, c. T-8.1, r. 7.

³ RLRQ, c. V-1.3.

Contrairement aux sentiers autorisés en vertu de l'article 46.2 du *Règlement sur la vente, la location et l'octroi de droits immobiliers sur les terres du domaine de l'État*, les sentiers aménagés sur un chemin multiusage sont ouverts à tous sans aucune restriction, ce qui engendre des conflits d'usages ainsi que des enjeux de sécurité.

Si la cohabitation entre les motoneigistes et l'industrie forestière, l'industrie minière et les entreprises d'utilité publique se déroule bien sur les chemins multiusages, il n'en est pas autant de certains autres usagers de ces chemins. En effet, quelques citoyens, surtout des villégiateurs, profitent du flou juridique entourant ces chemins pour circuler d'une manière qui est soit dangereuse pour les motoneigistes qui empruntent les mêmes sentiers ou qui endommagent les sentiers entretenus par les clubs de motoneigistes, créant à nouveau des conditions de sentiers non sécuritaires.

Ce flou juridique découle du fait que la *Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier* constitue une loi permissive, tandis que la *Loi sur les véhicules hors route* est de son côté une loi restrictive. Le caractère permissif de la première permet donc à des usagers d'avoir des comportements dangereux sur un chemin multiusage, lesquels ne seraient pourtant pas autorisés en vertu de la *Loi sur les véhicules hors route*.

Il est impératif que le gouvernement québécois utilise son pouvoir de réglementation pour venir encadrer la circulation sur les chemins multiusages, le tout dans une perspective de permettre une cohabitation entre les usages et reconnaître le rôle essentiel des clubs de motoneigistes pour le maintien d'une vie économique et touristique dans les régions du Québec lors de la saison hivernale.

Plus spécifiquement, la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) considère que le gouvernement québécois devrait s'inspirer des règles applicables dans la *Loi sur les véhicules hors route* pour donner aux clubs des droits et obligations leur permettant d'assurer la sécurité des adeptes de la motoneige sur des sentiers situés sur des chemins multiusage.

Présentation de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec

Créée en 1974, la FCMQ est un organisme à but non lucratif, dédié au développement et à la promotion de la pratique sécuritaire de la motoneige dans tout le Québec.

197 clubs, répartis sur 13 régions touristiques, y sont affiliés. Le réseau de sentiers fédérés de motoneige à travers le Québec se déploie sur environ 33 000 km, un réseau accessible et interconnecté entre les régions. Les membres de la FCMQ regroupent plus de 100 000 individus passionnés de motoneige, une activité qui connaît de plus en plus de jeunes adeptes qui la pratiquent en couple et en famille, dans le respect de l'environnement.

L'activité motoneige est une activité économique importante pour le Québec et ses régions. Celle-ci est un des 4 produits prioritaires identifié par Tourisme Québec dans sa *Stratégie de mise en valeur du tourisme hivernal 2014-2020*. De façon concrète, selon une étude réalisée en 2019 par la firme Segma Recherche, la pratique de la motoneige générerait annuellement des retombées économiques directes de 1,1 milliard de dollars (1,9 milliard en tenant compte des retombées indirectes).



Les emplois créés par la pratique de la motoneige sont généralement situés dans les régions forestières du Québec. Dans ces régions, l’afflux de motoneigistes permet de maintenir une activité économique en hiver (hors des saisons de chasse et de pêche) et encourage le maintien de commerces utiles à l’économie locale (dépanneurs, stations- services, restaurants, etc.).



À cela, il faut aussi ajouter des retombées économiques annuelles liées à la production de motoneiges, ce qui représente 500 millions de dollars en retombées économiques directes (et 1,5 milliard en retombées indirectes). Encore une fois, ces retombées bénéficient aux régions du Québec, l'usine de BRP à Valcourt représentant une part importante des emplois liés à la production de motoneiges.

Bref, la pratique de la motoneige génère en 2019 un total 3,4 milliards de dollars en retombées économiques directes et indirectes au Québec et constitue une activité économique importante pour le maintien d'une vie économique forte en région.

Enjeux relatifs aux chemins multiusages

Le réchauffement climatique repousse la pratique de la motoneige de plus en plus vers le nord, et ce principalement dans les terres publiques là où se situent des centaines de milliers de kilomètres de chemins multiusages. Près de 12 000 kilomètres de sentiers de motoneige, soit près de 36% du réseau, sont localisés dans les emprises des chemins multiusages et principalement sur la chaussée.

Si la cohabitation sur les chemins multiusages entre les clubs de motoneigistes et l'industrie forestière se déroule généralement bien, il n'en est pas de même de la collaboration entre certains villégiateurs et clubs.

Ces tensions soulèvent des préoccupations relatives à la sécurité des motoneigistes, mais également des enjeux relatifs à la réparation des dommages causés par ces villégiateurs.

Fait à noter, contrairement à la chaussée d'un chemin multiusage qui est physiquement délimitée, l'emprise d'un chemin multiusage peut être difficile à identifier. Ainsi, les enjeux de cohabitation peuvent exister, soit pour des sentiers situés à l'extérieur de la chaussée, mais dans l'emprise du chemin, soit pour des sentiers aménagés directement sur la chaussée. Les sentiers aménagés sur la chaussée constituent toutefois la majorité des sentiers de motoneige situés dans l'emprise d'un chemin multiusage.

Le cadre juridique actuel ne distingue pas les sentiers qui sont aménagés sur la chaussée de ceux qui sont aménagés en dehors de celle-ci, de sorte que les constats énoncés ci-bas s'appliquent aux deux situations.

Enjeux relatifs à la sécurité



Sachant que la *Loi* leur confie un droit d'utilisation des chemins multiusages, certains citoyens se permettent des comportements qui mettent en danger la vie et la sécurité des motoneigistes.

Pour des motifs de sécurité, le législateur québécois a encadré les dimensions et le poids des véhicules circulant sur un sentier de véhicules hors route :

1° la largeur maximale d'une motoneige ne doit pas excéder 1,28 mètre, celle d'un autre véhicule hors route 1,68 mètre, celle d'un véhicule d'entretien 3,75 mètres et celle d'un traîneau ou d'une remorque 1,5 mètre ;

2° le poids d'un véhicule hors route ne doit pas excéder 500 kg pour un véhicule monoplace, 950 kg pour un véhicule multiplace et 25 000 kg pour un véhicule d'entretien⁴.

Pourtant, lorsque le sentier est aménagé dans l'emprise d'un chemin multiusage, le droit de circuler librement conféré par l'article 42 de la *Loi* permet à des véhicules hors normes de circuler. Des véhicules routiers ou hors route surdimensionnés peuvent donc circuler aux mêmes endroits que les motoneiges, et ce, que le sentier soit sur la chaussée ou en dehors de celle-ci.

Les véhicules routiers ou hors route surdimensionnés circulent dans le même espace que les motoneiges, entraînant des risques accrus d'accident, notamment en raison de la largeur de la surface de roulement aménagée et de l'effet de surprise. De plus, certains villégiateurs menacent de déneiger les chemins multiusages utilisés par les clubs pour accéder à leurs chalets, d'autant plus que l'on observe une nouvelle tendance de location à court terme (style Air B&B) de chalets se situant sur des baux de villégiatures situés sur les terres publiques.

Par ailleurs, dans le cas d'un véhicule plus lourd que la norme qui heurterait une motoneige réglementaire, le poids plus élevé du premier risque de faire en sorte que les passagers du second seront davantage à risque d'être blessés que les passagers du premier. De plus, il arrive que des motoquads et autoquads à chenilles circulent sur des chemins multiusages, alors même que la circulation de tels véhicules est également prohibée sur les sentiers de véhicules hors route.

⁴ *Loi sur les véhicules hors route*, RLRQ, c. V-1.3, art. 5

Bref, en autorisant des véhicules routiers ou hors route plus lourds et plus gros que la norme applicable aux sentiers, la *Loi* crée des conditions propices à des accidents plus graves (voir annexe B pour exemples de véhicules ne respectant pas les normes relatives aux véhicules hors route



circulant sur des sentiers de motoneige).

Enjeux relatifs à la réparation des dommages

Selon le régime de la *Loi*, toute personne peut circuler sur un chemin multiusage. Cela signifie qu'il n'est pas obligatoire de payer un droit d'accès pour conduire un véhicule sur un tel chemin, même pour circuler sur une partie d'un chemin qui est entretenu par un club de motoneigistes.

Cette situation diffère des autres sentiers entretenus par des clubs pour lesquels les clubs bénéficient du pouvoir légal d'imposer des droits d'accès dont le non-paiement constitue une infraction⁵.

En pratique, le paiement du droit d'accès a deux effets pour les clubs. Premièrement, il permet à l'utilisateur de détenir une assurance responsabilité civile d'au moins un million de dollars et qui constitue une obligation légale pour le propriétaire du véhicule hors route de même que la personne qui le conduit⁶.

Dans un deuxième temps, ces droits d'accès financent les activités des clubs et conséquemment, l'entretien des sentiers par ceux-ci.

En permettant aux personnes qui circulent sur un chemin multiusage avec un véhicule routier ou hors route de le faire sans payer de droits à un club qui entretient le sentier en question, la *Loi* vient donc enlever un levier important pour s'assurer que les véhicules sont convenablement assurés et participent pleinement à l'entretien des sentiers.

Le droit de circuler librement sur les chemins multiusages amène aussi des usagers à circuler avec des véhicules qui endommagent les sentiers entretenus par les clubs de motoneigistes.

C'est le cas de la circulation avec certains véhicules tels des jeeps à chenille ou des autoquads dont les dimensions excèdent ce qui est normalement autorisé sur un sentier de motoneiges⁷. La circulation de véhicules plus gros et plus lourds que ce qui est normalement autorisé signifie que les sentiers sont plus sévèrement endommagés lors du passage de ces véhicules.

⁵*Loi sur les véhicules hors route*, RLRQ, c. V-1.3, art. 27, al. 1 (5°); art. 72, al. 3; et 114.

⁶*Loi sur les véhicules hors route*, RLRQ, c. V-1.3, art. 25; art. 72, al. 3; et 114.

⁷*Loi sur les véhicules hors route*, RLRQ, c. V-1.3, art. 54.

Proposition réglementaire



La FCMQ considère que le gouvernement devrait utiliser le pouvoir réglementaire prévu à l'article 44 de la *Loi* pour prescrire des normes pour la sécurité des utilisateurs et la protection des chemins auxquelles doivent se conformer les personnes circulant sur un chemin multiusage.

Plus spécifiquement, le règlement devrait viser les emprises occupées en partie par un sentier aménagé par un club de motoneigistes. Un sentier aménagé en dehors de la chaussée devrait être autorisé en vertu de l'article 46.2 du *Règlement sur la vente, la location et l'octroi de droits immobiliers sur les terres du domaine de l'État*.

Cependant, considérant l'importance économique des activités forestières et minières, les entreprises qui exploitent ces ressources, de même que les entreprises d'utilité publique comme Hydro-Québec, pourraient être exemptées de l'application du règlement. Cette exception serait justifiée par le fait que ce ne sont pas les entreprises qui adoptent des comportements dangereux par rapport aux sentiers de motoneiges, mais plutôt certains individus qui s'y déplacent pour leur loisir.

Afin de fournir une base aux juristes de l'État dans la rédaction d'un règlement répondant à leurs attentes, nous avons annexé au présent mémoire un projet de ce qui pourrait constituer un règlement répondant aux problématiques que nous avons soulevées.

Notre proposition de règlement comporte deux séries de normes. Premièrement, des normes seraient applicables à l'ensemble des usagers d'un chemin multiusage sur lequel est aménagé un sentier de motoneige. Deux normes devraient être appliquées à l'ensemble des usagers, soit une interdiction de détériorer un sentier, de l'obstruer, ou encore d'en entraver la circulation. De même, le règlement devrait prescrire une obligation d'adapter sa conduite à proximité d'un tel sentier.

Certaines règles devraient spécifiquement viser les usagers circulant en véhicule hors route sur un sentier entretenu par un club de motoneigistes dans un chemin multiusage. Ces usagers devraient être tenus de circuler sur un véhicule conforme aux prescriptions de la *Loi sur les véhicules hors route*. En outre, ils devraient être tenus de respecter la signalisation installée par un club sur le sentier⁸. Finalement, ces usagers devraient être tenus de payer un droit d'accès au club, au même titre que s'ils avaient utilisé un sentier régi par la *Loi sur les véhicules hors route*.



Conclusion

La Fédération des clubs de motoneigistes du Québec sollicite donc l'aide du gouvernement du Québec afin qu'un règlement soit adopté pour encadrer l'utilisation de véhicules routiers et hors route sur les sentiers entretenus par des clubs sur les chemins multiusages.

La Fédération a constaté des enjeux de deux ordres : d'une part, des enjeux en matière de sécurité; de l'autre, des enjeux en matière de réparation des dommages.

Dans un premier temps, des enjeux de sécurité proviennent du fait que certains véhicules routiers ou hors route qui circulent sur des sentiers de motoneige entretenus sur des chemins multiusages ne respectent pas les normes de dimensions et de poids qui seraient applicables si les travaux étaient effectués dans l'emprise d'un sentier régi par la *Loi sur les véhicules hors route*.

Dans un second temps, ces véhicules qui ne seraient pas réglementaires endommagent les sentiers, causant non seulement un risque potentiel et de l'insatisfaction chez les motoneigistes, mais également une nécessité de réparation, d'autant plus que la circulation sur les chemins multiusages n'est pas assujettie au paiement de droits d'accès, lesquels s'accompagnent de l'assurance responsabilité obligatoire.

La Fédération des clubs de motoneigistes du Québec souhaite donc l'adoption d'un règlement assujettissant la circulation sur un sentier entretenu par un club de motoneigistes à des normes analogues à la *Loi sur les véhicules hors route*, tant en matière de dimension, de poids qu'en matière de signalisation implantée par un club. En outre, le club se verrait autorisé à imposer le paiement d'un droit d'accès comprenant une assurance-responsabilité pour circuler sur un sentier qu'il entretient.

⁸ La Fédération des clubs de motoneigistes du Québec est disposée à coopérer avec le ministère pour adapter le Guide de signalisation sur les terres publiques aux sentiers de motoneige situés sur des chemins multiusages

ANNEXES



Annexe A

Projet de règlement

Nous sommes conscients que la rédaction d'un règlement relève de la prérogative des légistes de l'État. Ceci étant dit, pour inspirer ceux-ci dans la rédaction d'un règlement répondant aux problématiques soulevées dans le présent mémoire, nous annexons ici un projet de règlement répondant aux souhaits de la Fédération des clubs de motoneigistes.

Annexe B

Exemples de véhicules ne respectant pas les normes relatives aux véhicules hors route circulant sur des sentiers de motoneige.



Source : Image tirée d'une banque d'image de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec

... (Suite)



Source : Image tirée d'une banque d'image de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec



Source : Image tirée d'une banque d'image de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec

...(suite)



Source : Facebook

Annexe A

Projet de règlement sur la circulation des véhicules hors route sur les chemins multiusages

PRÉAMBULE

ATTENDU QUE l'article 44 de la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (chapitre A-18.1) permet au gouvernement par voie réglementaire, de prescrire des normes pour la sécurité des utilisateurs et la protection des chemins auxquelles doivent se conformer les personnes circulant sur un chemin multiusage;

ATTENDU QUE plusieurs sentiers sont aménagés et entretenus dans l'emprise de chemins multiusages par des clubs d'utilisateurs de véhicules hors route;

ATTENDU QUE le gouvernement estime opportun de prescrire des normes pour la sécurité des utilisateurs et la protection des chemins;

Il est décrété ce qui suit :

CHAPITRE I

CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

SECTION I

CHAMP D'APPLICATION

1. Le présent règlement s'applique à tous les chemins multiusages dont l'emprise est en partie occupée par un sentier de motoneige aménagé ou entretenu par un club d'utilisateurs de véhicules hors route.
2. Le présent règlement ne s'applique pas aux activités d'une entreprise forestière, minière ou d'utilité publique qui nécessitent l'utilisation d'un chemin multiusage.

SECTION II

DÉFINITIONS

3. Aux fins du présent règlement, à moins d'indication contraire, les termes ont le sens qui leur est donné dans la *Loi sur les véhicules hors route* (chapitre V-1.3).
4. Le terme « chemin multiusage » reçoit la définition prévue au second alinéa de l'article 41 de la *Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier* (chapitre A-18.1).

5. L'expression « sentier aménagé ou entretenu par un club » vise la partie de l'emprise d'un chemin multiusage qui est occupée par un sentier de motoneige aménagé ou entretenu par un club d'utilisateurs de véhicules hors route.

CHAPITRE II

NORMES APPLICABLES À UN CHEMIN MULTIUSAGE

SECTION I

NORMES D'APPLICATION GÉNÉRALE

6. Nul ne peut détériorer, obstruer un sentier aménagé ou entretenu par un club ou y entraver la circulation.
7. Tout utilisateur doit adapter sa conduite lorsqu'il circule sur la chaussée d'un chemin multiusage à proximité d'un sentier aménagé ou entretenu par un club.
8. Il est interdit de circuler sur un sentier aménagé ou entretenu par un club en dehors de la chaussée d'un chemin multiusage autrement qu'avec un véhicule visé à l'article 54 de la Loi sur les véhicules hors route (chapitre V-1.3).

SECTION II

NORMES APPLICABLES AUX UTILISATEURS DE VÉHICULES HORS ROUTE

9. Durant la période où un sentier de motoneige est entretenu, nul ne peut circuler sur un sentier aménagé ou entretenu par un club, à moins que ce véhicule ne soit une motoneige qui respecte toutes les règles prévues par la Loi sur les véhicules hors route (chapitre V-1.3).
10. Un club d'utilisateurs de véhicules hors route qui aménage ou entretient un sentier situé dans l'emprise d'un chemin multiusage peut, aux fins d'assurer une utilisation sécuritaire du lieu, imposer le paiement d'un droit d'accès à tout utilisateur de véhicule hors route qui emprunte le sentier.

Quiconque circule sur un sentier aménagé ou entretenu par un club doit avoir payé le droit d'accès requis pour circuler sur le sentier.

11. Sur un sentier aménagé ou entretenu par un club, ce dernier peut installer une signalisation appropriée pour assurer la sécurité du sentier.

Lorsque ce sentier est situé hors chaussée, cette signalisation doit être conforme aux normes de signalisation découlant de la *Loi sur les véhicules hors route* (chapitre V-1.3).

12. Quiconque circule sur un sentier aménagé ou entretenu par un club doit respecter la signalisation installée par ce club.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS PÉNALES ET FINALES

SECTION I

DISPOSITIONS PÉNALES

13. Quiconque contrevient ou permet de contrevenir à l'une ou l'autre des dispositions suivantes (insérer les dispositions), commet une infraction et est passible d'une amende minimale de (insérer le montant) et d'une amende maximale de (insérer le montant).

En cas de récidive, le montant maximal et minimal des amendes est doublé.

SECTION I

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

14. Le présent règlement entre en vigueur le (insérer la date d'entrée en vigueur).
15. Un sentier aménagé ou entretenu par un club avant l'entrée en vigueur du présent règlement est réputé constituer un sentier aménagé ou entretenu par un club en vertu du présent règlement.
16. Toute signalisation conforme à la *Loi sur les véhicules hors route* (chapitre V-1.3) avant l'entrée en vigueur du présent règlement est réputée installée en vertu de celui-ci.