Service
de la
réglementation
et de
l'évaluation

LES VEHICULES HORS-ROUTE

Une Responsabilité Collective

Juin 1990

CANQ
TR
TPM
ETTTP
102
1990

Québec

461438

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

LES VÉHICULES HORS-ROUTE

UNE RESPONSABILITÉ COLLECTIVE

CANQ
TR
TPM
ETTTP
102
1990

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION 1

2. LES VÉHICULES HORS-ROUTE 4

2.1 Les paramètres 4

2.1.1 Les lieux d'utilisation 4

2.1.2 Les véhicules visés 5
- les motoneiges 5
- les véhicules tout terrain 5

2.2 Le phénomène de la motoneige 5

2.2.1 L'historique 5

2.2.2 La pratique 6
- la structure 6
- les utilisateurs 8

2.2.3 La problématique 10
- les dommages corporels 10
- les dommages matériels 11
- les dommages à l'environnement 11
- les assurances 12
- le régime juridique 12

2.3 Le phénomène des véhicules tout terrain 13

2.3.1 L'historique 13

2.3.2 La pratique 16

2.3.3 La problématique 18
- la démocratisation de l'utilisation 18
- les fins d'utilisation 18
- les lieux de pratique 19
- l'immatriculation 21
- les dommages corporels 21
- les dommages matériels 26
- les dommages à l'environnement 27
- le contrôle 29
- les assurances 31
- les normes de fabrication 31
- la sécurité 31
- le régime juridique 33

3. LE RÔLE DE L'ÉTAT 34

3.1 Les intervenants gouvernementaux et leurs rôles 34

3.2 Les objectifs poursuivis 36
- la sécurité 36
- la paix publique et le respect de la propriété 36
- la protection du patrimoine, de la flore et de la faune . . 37
- le développement harmonieux de la pratique récréative et de la pratique sportive 37

4. LES INTERVENTIONS GOUVERNEMENTALES 38

4.1 Les demandes 38
- les organismes gouvernementaux 38
- les municipalités 38
- les usagers 38
- autres 39

4.2 Les démarches entreprises 39

4.3 La législation et la réglementation existantes 40

4.3.1 Québec 40
- la motoneige 40
- les véhicules tout terrain 42

4.3.2 Ailleurs au Canada 44
- fédéral 44
- autres provinces 45

5. LES SOLUTIONS POSSIBLES 47

5.1 Statu quo 47

5.2 Mesures préventives et auto-contrôle 47

5.3 Mesures préventives et curatives 47

5.4 Mesures curatives et coercitives 48

6. LA SOLUTION PRIVILÉGIÉE 49

6.1 Législation 49

6.2 Autres moyens 50

7. LES MESURES 51

7.1 Les mesures préventives 51

7.1.1 La sécurité 51

7.1.2 La paix publique et le respect de la propriété 54

7.1.3 La protection du patrimoine, de la flore et de la faune 55

7.1.4 Le développement harmonieux de la pratique récréative et de la pratique sportive 56

7.2 Les mesures curatives 57

7.2.1 Le contrôle 57
- normes minimales 58
- normes additionnelles 60

7.2.2 Les recours 61

LISTE DES RENVOIS 62

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 Distribution des clubs de motoneigistes sur le territoire du Québec - 1987-88 7
Source: Groupe DBSF, Implantation de lieux de pratique à l'usage des véhicules tout terrain, rapport final, novembre 1988, p. 68

Tableau 2 Nombre de victimes rapportées à la Régie de l'assurance automobile du Québec, concernant les motoneigistes, conducteurs et passagers, pour les années 1985, 1986 et 1987 10
Source: Régie de l'assurance automobile du Québec
Tableau produit par le Service de la statistique et de l'économie des transports, M.T.Q.

Tableau 3 Distribution des clubs selon le nombre de membres 16
Ibid. tableau 1, p. 43

Tableau 4 Distribution des victimes selon la raison d'utilisation du véhicule, 1985 19
Source: André Delisle et Gisèle Ouimet, Contribution des véhicules tout terrain aux lésions corporelles: Le cas des trimotos et des quadrimotos, Département de santé communautaire, Hôtel-Dieu de Saint-Jérôme, juin 1986, p. 34
Tableau produit par le Service de la statistique et de l'économie des transports, M.T.Q.

Tableau 5 Distribution des clubs selon le nombre de kilomètres de sentiers l'été 20
Ibid. tableau 1, p. 44

Tableau 6 Distribution des clubs selon le nombre de kilomètres de sentiers l'hiver 20
Ibid. tableau 1, p. 44

Tableau 7 Distribution des blessures selon la gravité et le siège de la lésion, 1985 22
Ibid. tableau 4, p. 28
Tableau produit par le Service de la statistique et de l'économie des transports, M.T.Q.

Tableau 8 Distribution des victimes ne portant pas l'équipement indiqué, 1985 22
Ibid. tableau 4, p. 35
Tableau produit par le Service de la statistique et de l'économie des transports, M.T.Q.

Tableau 9 Distribution des victimes selon l'âge 23
Source: Direction de la recherche, ministère des Transports, 1988
. Ibid. tableau 4, p. 30
. Bégin, Claude, Les véhicules hors route - État de la situation au Centre hospitalier régional De Lanaudière, Département de santé communautaire De Lanaudière, mars 1988, p. 20
. Solange Charest et Marthe Hamel, Etude sur les traumatismes reliés aux véhicules tout terrain à trois et quatre roues, Département de santé communautaire, Centre hospitalier régional de Rimouski, septembre 1988, p. 20

Tableau 10 Distribution des victimes selon leur fonction, 1985 23
Ibid. tableau 4, p. 32
Tableau produit par le Service de la statistique et de l'économie des transports, M.T.Q.

Tableau 11 Distribution des victimes selon le nombre d'occupants par véhicule, 1985 24
Ibid. tableau 4, p. 69
Tableau produit par le Service de la statistique et de l'économie des transports, M.T.Q.

Tableau 12 Distribution des victimes selon la durée d'interruption des activités normales, 1985 25
Ibid. tableau 4, p. 37
Tableau produit par le Service de la statistique et de l'économie des transports, M.T.Q.

Tableau 13 Principaux impacts associés à la circulation des véhicules tout terrain 28
Source: Lavoie, Jean-Guy, Le développement récréatif: Problématique et impacts, Institut pour la recherche et l'éducation en matière de conservation, Ste-Foy, décembre 1986, p. 43
Tableau produit par le Service de la réglementation et de l'évaluation, M.T.Q.

LISTE DES FIGURES

Figure 1 Évolution du nombre de pratiquants de la motoneige au total et selon le sexe, 1984-85 et 1986-87 9
Source: Groupe DBSF, Implantation de lieux de pratique à l'usage des véhicules tout terrain, rapport final, novembre 1988, p. 61

Figure 2 Les ventes de trimotos et de quadrimotos au Canada et au Québec 14
Ibid. figure 1, p. 27

1. INTRODUCTION

Le nombre de véhicules circulant en dehors des chemins publics a considérablement augmenté au cours des dernières années. Ces véhicules dits "hors-route" sont les motoneiges et les véhicules tout terrain. Ceux-ci sont utilisés tant à des fins de travail qu'à des fins de loisir. Alors que le volet utilitaire présente peu de difficultés, l'utilisation à des fins récréatives soulève de nombreux problèmes.

Plusieurs observations conduisent donc à qualifier la situation de préoccupante. Ainsi, les véhicules tout terrain à trois et quatre roues, dont la manoeuvrabilité est très discutable, occasionnent un grand nombre de blessures dont plusieurs sont graves, voire même mortelles. Toutes ces blessures ne sont pas sans entraîner des conséquences à long terme. La plupart des victimes doivent interrompre leurs activités normales pour des périodes plus ou moins longues et plusieurs doivent être hospitalisées. Certaines victimes demeurent même avec des incapacités physiques permanentes. Les coûts sociaux et humains entraînés par les accidents occasionnés par les véhicules tout terrain s'avèrent donc élevés.

D'autre part, les dommages causés à la propriété privée et publique de même qu'à l'environnement sont très importants. Les utilisateurs peuvent circuler sur tout type de terrain et ils le font sans autorisation ni respect de l'environnement. Ils causent des dommages aux terres en culture, effraient le bétail, endommagent la flore et la faune et polluent par le bruit. L'absence de lieux de pratique et de sentiers à l'usage des véhicules tout terrain n'est pas sans amplifier les problèmes reliés à ces véhicules.

Par ailleurs, depuis quelques années, des études ont été réalisées pour connaître l'ampleur des lésions corporelles occasionnées par l'utilisation des trois-roues et des quatre-roues et pour favoriser la mise sur pied de mesures préventives afin de diminuer les décès et les blessures reliés à ces véhicules.

Les résultats de ces analyses ont conduit différents intervenants gouvernementaux à se pencher sur le sujet. En effet, le phénomène des véhicules hors-route à usage récréatif n'intéresse pas uniquement le ministère des Transports. Plusieurs autres ministères ou organismes sont directement intéressés par la question, notamment la Régie de l'assurance

automobile du Québec, la Régie de la sécurité dans les sports, les ministères de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, de l'Environnement et celui du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

Au niveau de la motoneige, le problème des dommages corporels semble moins important compte tenu qu'il s'agit d'un véhicule plus stable. Les dommages à la propriété et à l'environnement sont aussi moins importants puisque les usagers bénéficient de sentiers et que la pratique de ce loisir est plus structurée et relativement disciplinée.

Contrairement à ce qui existe sur les chemins publics, il n'y a actuellement au Québec aucune législation globale pour encadrer l'utilisation des véhicules hors-route. Il est bon de rappeler que le Québec a ressenti, dès 1924, le besoin de se doter d'un premier code de la route[1]. Ce code regroupait à cette époque toutes les dispositions législatives nécessaires à un bon encadrement de la circulation sur les chemins publics. Depuis l'adoption de ce premier code, de nombreuses modifications furent apportées afin de s'adapter au développement tant quantitatif que technologique du parc des véhicules routiers et des infrastructures routières.

A l'instar des textes qui l'ont précédé, l'actuel Code de la sécurité routière[2] se préoccupe avant tout de la protection de la personne. Il comporte quelques 676 articles qui visent principalement à définir les responsabilités des conducteurs et des transporteurs, à arrêter les normes de circulation, à détailler les obligations relatives au permis de conduire, à l'immatriculation et à l'assurance obligatoire. De plus, il comporte des normes qui prohibent et punissent les comportements fautifs des usagers de la route.

Ce code représente donc une pièce législative de premier ordre qui régit en détail l'utilisation des véhicules et la circulation des piétons sur les chemins publics. Toutefois, lorsqu'il s'agit de l'utilisation de véhicules hors des chemins publics, le Code contient très peu de dispositions. En effet, outre l'immatriculation obligatoire, il ne prévoit qu'un pouvoir d'encadrement réglementaire pour les véhicules de loisir et il prolonge le Règlement sur la motoneige datant de 1972[3]. Le pouvoir d'encadrement pour les véhicules de loisir a donné naissance au Règlement sur les véhicules tout terrain[4] qui est en vigueur depuis février 1988.

Donc, le peu de dispositions régissant les véhicules hors-route et l'absence de leur regroupement à l'intérieur d'un même document, le nombre important de ces véhicules, leur utilisation généralisée et non contrôlée, le grand nombre de blessures graves ou mortelles qu'ils occasionnent et les problèmes sociaux qui en découlent, incitent le Gouvernement du Québec à une réflexion portant sur l'ensemble des véhicules hors-route utilisés tant à des fins utilitaires qu'à des fins de loisir.

Le phénomène des véhicules hors-route est un problème de société. Dès lors, un dialogue public doit être amorcé avec les divers intervenants intéressés de façon à obtenir une solution globale et satisfaisante.

2. LES VÉHICULES HORS-ROUTE

Les véhicules hors-route sont des véhicules motorisés conçus et adaptés pour circuler en dehors des chemins publics. Ceux dont il est question dans le présent document peuvent être utilisés tant à des fins de loisir qu'à des fins utilitaires. Toutefois, la majorité de ces véhicules sont utilisés à des fins de loisir.

Certains de ces véhicules, de par leur conception, sont autorisés à circuler sur les chemins publics. A ce moment, c'est le Code de la sécurité routière[5] qui régit le comportement des utilisateurs. Cependant, les nombreux problèmes soulevés résultent de l'utilisation de ces véhicules en dehors des routes et très peu de dispositions législatives ou réglementaires y sont applicables.

2.1 Les paramètres

2.1.1 Les lieux d'utilisation

La majorité des problèmes soulevés résultent de l'utilisation des véhicules hors-route en dehors des chemins publics. On entend par "chemins publics", "la surface de terrain ou d'un ouvrage d'art dont l'entretien est à la charge d'une municipalité, d'un gouvernement ou de l'un de ses organismes, et sur une partie de laquelle sont aménagées une ou plusieurs chaussées ouvertes à la circulation publique des véhicules routiers"[6] de même qu'un chemin privé ouvert à la circulation publique des véhicules. Tout ce qui n'est pas chemins publics est "en dehors des chemins publics". Il s'agit de tout chemin ou terrain privé qui est la propriété d'une personne physique ou morale, ce qui inclut notamment les chemins soumis à l'administration du ministère de l'Énergie et des Ressources et du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, des territoires structurés sous l'administration du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche en vertu de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune[7] de même que certaines parties des terres publiques sous l'administration du ministère de l'Environnement en vertu de la Loi sur le régime des eaux[8] et de la Loi sur les réserves écologiques[9].

2.1.2 Les véhicules visés

Les véhicules visés à titre de véhicules hors-route sont:

- les motoneiges

Il s'agit ici de la motoneige prise dans son sens usuel soit, un véhicule à moteur autopropulsé et conçu pour se déplacer principalement sur la neige ou sur la glace.

- les véhicules tout terrain

On entend par véhicule tout terrain un véhicule de deux roues ou plus conçu pour circuler en dehors des chemins publics et qui pèse moins de 450 kilogrammes.

2.2 Le phénomène de la motoneige

2.2.1 L'historique

Au début des années 1960, la popularité de la motoneige a connu un essor considérable au Québec. Les motoneigistes ont commencé à envahir les terres privées et publiques sans aucun encadrement causant ainsi par leur comportement des torts considérables à la propriété. De plus, le manque de lieux de pratique et la hardiesse de certains utilisateurs ont engendré un grand nombre d'accidents parfois mortels.

Devant ce problème qui devenait des plus cruciaux, le besoin de réglementer l'usage des motoneiges s'est fait grandement sentir. Le ministère des Transports a alors proposé, en 1972, le Règlement numéro 7 sur la motoneige[10], qui fixait les normes liées à la possession et à l'usage d'une motoneige.

Quelques années plus tard, à la suite de la parution du Livre blanc sur le loisir, le Gouvernement créait le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, et décidait de confier la responsabilité de tous les programmes gouvernementaux de soutien en matière de loisir à ce ministère.

Ainsi, bien qu'il conserva la responsabilité du règlement, de la production des cartes de sentiers et de l'installation de la signalisation aux traverses de routes, le ministère des Transports transférait au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, en 1981, l'agrément des sentiers et la tâche de subventionner les clubs. A la même époque, l'immatriculation devenait la responsabilité de la Régie de l'assurance automobile du Québec.

2.2.2 La pratique

- la structure

Les adeptes de la motoneige ont commencé dès 1961 à se regrouper en club. La principale raison d'être de tels rassemblements était de permettre aux motoneigistes de pratiquer leur sport en toute sécurité et sans nuire à la population. Au début, les clubs se sont développés isolément et de façon disparate. Plus tard, pour avoir accès aux subventions, le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche exigea qu'un seul organisme regroupe tous les clubs. C'est ainsi qu'est née, en 1974, la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (F.C.M.Q.) Inc..

Suite à la réglementation de 1972 et à la mise en place de cette Fédération, les motoneigistes se sont autodisciplinés. Les dommages à la propriété et le nombre d'accidents ont diminué peu à peu. On peut donc affirmer aujourd'hui que l'activité de la motoneige se fait de façon plus civilisée et qu'elle a atteint un niveau de respectabilité appréciable.

Il est possible d'estimer qu'un minimum de 600 000 personnes ont pratiqué la motoneige en 1987[11]. Par ailleurs, une compilation de

Statistique Canada révèle que 157 000 ménages québécois étaient propriétaires d'une motoneige pour la même année. Il en ressort donc qu'il y a au Québec quatre utilisateurs pour une motoneige.

Aujourd'hui, la F.C.M.Q. représente 256 clubs de motoneigistes regroupant environ 60 000 membres.

TABLEAU 1

Distribution des clubs de motoneigistes sur le territoire du Québec 1987-1988

Région	Nombre de clubs	%
Région 01 (Est du Québec)	26	10,9
Région 02 (Saguenay-Lac St-Jean)	17	7,2
Région 03 (Québec)	59	24,8
Région 04 (Centre du Québec)	15	6,3
Région 05 (Estrie)	22	9,2
Région 06 (Montréal)	65	27,3
Région 07 (Outaouais)	17	7,2
Région 08 (Abitibi-Témiscamingue)	12	5,0
Région 09 (Côte-Nord)	5	2,1
Total	238	100,0

De plus, la Fédération compte parmi ses membres 8 000 motoneigistes de l'extérieur du Québec. La plupart de ceux-ci peuvent être considérés comme des touristes sans compter tous ceux qui viennent au Québec sans être membres d'un club. Les revenus reliés aux touristes et excursionnistes pratiquant la motoneige sont de l'ordre de 220 M $ dont la moitié proviennent de touristes québécois et étrangers. La motoneige est donc une industrie touristique qui génère des retombées économiques importantes.

La principale fonction de la Fédération est de promouvoir le sport de la motoneige. Elle joue un rôle important de représentation auprès des différents intervenants. Elle assure la promotion de la sécurité, la formation et l'accréditation des agents de sécurité sur les sentiers ainsi qu'une certaine supervision de l'harmonie du réseau des pistes.

Les premiers sentiers ont été développés par les clubs de motoneigistes existants sans qu'il y ait de concertation entre ceux-ci. On se retrouvait alors avec de nombreux petits réseaux non inter-reliés entre eux. Toutefois, comme certains adeptes voulaient aller plus loin et faire de longues randonnées, des réseaux de sentiers furent reliés entre eux. Aujourd'hui, un réseau d'environ 25 000 km sillonne la plupart des régions du Québec et est le moteur principal du développement de la pratique de la motoneige. Tout au long de ce réseau, le motoneigiste trouve différents services tels essence, repas, hébergement, vente, réparation, relais, etc.

Même si la Fédération assume le rôle de leader dans le développement des pistes inter-régionales, chaque club assume l'entretien, le contrôle et le développement des sentiers de son territoire. A cet effet, chaque club reçoit une subvention du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. De plus, le club fournit le personnel requis pour patrouiller les sentiers afin d'assurer la sécurité. Suite à un programme de formation, ces officiers de sécurité ont le droit d'émettre des contraventions à ceux et celles qui ne se conforment pas à la réglementation. Pour l'ensemble des clubs, près de 6 500 personnes se dévouent bénévolement pour l'entretien des pistes, le respect de la réglementation et l'organisation d'activités sociales.

Le mode d'organisation mis en place semble avoir eu un effet bénéfique au niveau de la sécurité, à tout le moins, sur les pistes de motoneiges, et ce, par la présence des officiers de sécurité. De plus, la Fédération et d'autres entreprises telles que le Canadien National ont entrepris des programmes de promotion sur la sécurité.

En ce qui concerne les propriétés privées, l'encadrement des clubs semble avoir donné de bons résultats. Les propriétaires acceptent avec moins de réticence qu'auparavant de donner des droits de passage aux clubs qui en font la demande.

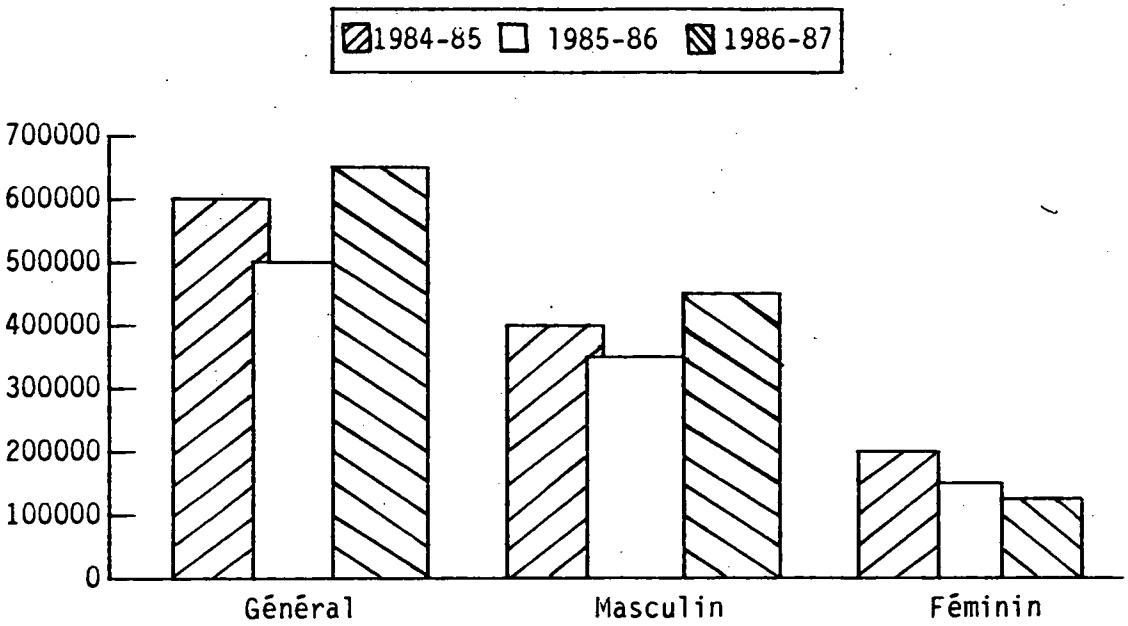
- les utilisateurs

Actuellement, le nombre de motoneigistes est estimé à au moins 600 000 personnes. Après avoir subi une baisse importante en 1985-86 par rapport à l'année précédente, le nombre de motoneigistes a

augmenté pour atteindre un sommet en 1986-87. Du nombre actuel de motoneigistes, les personnes de sexe masculin constituent la très grande majorité des utilisateurs. Depuis l'année 1984-85, le nombre de femmes motoneigistes a connu une baisse sensible mais constante.

FIGURE 1

Évolution du nombre de pratiquants de la motoneige au total et selon le sexe 1984-85 à 1986-87



Selon une étude faite par le ministère du Tourisme en 1987[12], le profil de l'utilisateur moyen serait le suivant: un homme âgé entre 18 et 34 ans dont le revenu annuel se situe entre 30 000 $ et 49 000 $ et qui a plus de 12 ans de scolarité.

Cette même étude démontre que les motoneigistes voyagent surtout au Québec (94,3%) et que c'est la région des Laurentides qui semble la plus fréquentée; on estime à 42 000 (30,6 %) les touristes motoneigistes ayant visité cette région.

Présentement, outre la sécurité, c'est le développement touristique qui préoccupe le monde de la motoneige. Le réseau qui s'est établi entre les nombreuses régions du Québec favorise grandement ce type de développement. Des efforts sont faits pour attirer les motoneigistes de l'extérieur du Québec. Selon la Fédération, il y aurait un potentiel touristique de 1 200 000 motoneigistes dans un rayon de 1 000 kilomètres à l'extérieur du Québec.

2.2.3 La problématique

- les dommages corporels

Bien que les motoneigistes soient de plus en plus disciplinés dans la pratique de leur activité, plusieurs motoneigistes sont encore tués ou blessés gravement en utilisant leur véhicule. Ces dommages corporels se traduisent par des coûts humains et sociaux importants puisque les victimes doivent parfois être hospitalisées et cesser leurs activités normales pour des périodes plus ou moins longues.

TABLEAU 2

Nombre de victimes rapportées à la Régie de l'assurance automobile du Québec, concernant les motoneigistes, conducteurs et passagers, pour les années 1985, 1986 et 1987

	1985	1986	1987
Victimes			
- tuées	9	14	11
- blessées gravement	53	70	62
- blessées légèrement	112	141	134
Total	174	225	207

Ces données nous permettent de remarquer qu'en ce qui concerne la gravité des blessures, le nombre de victimes ayant subi des blessures légères représente plus de 60 % du total des blessés alors qu'il y a eu plus de 5 % de personnes tuées.

De plus, il appert que la majorité des accidents surviennent surtout en dehors du réseau de pistes entretenues par les clubs de motoneigistes, notamment sur les voies ferrées non désaffectées.

- les dommages matériels

À ses débuts, la motoneige entraîna certains abus de la part de ses adeptes qui causèrent des torts à la propriété privée. Cependant, cette situation s'est améliorée au fil des ans et les motoneigistes sont de plus en plus disciplinés dans la pratique de leur activité.

À titre d'exemple de problèmes existants mais trop peu explorés, on constate la hardiesse de certains motoneigistes à utiliser les voies ferrées même lorsque celles-ci ne sont pas désaffectées. Ces voies ferrées sont utilisées comme pistes de course ou comme portes d'accès à des terrains où ils n'ont pas l'autorisation de circuler. Ainsi, les officiers du Canadien National interceptent encore fréquemment des motoneigistes circulant sur les voies ferrées. Pour eux, la motoneige demeure une nuisance comme il y a vingt ans.

La population semble plus tolérante face à la motoneige que face aux véhicules tout terrain. A cet effet, qu'il suffise de mentionner que le bruit causé par une motoneige ou le fait qu'un motoneigiste utilise son véhicule à son domicile ou circule sur un chemin public ou sur une propriété privée pour aller rejoindre un sentier sur lequel il est autorisé à circuler ne semble pas incommoder outre mesure les gens.

- les dommages à l'environnement

Certains impacts associés à la circulation en nature d'une motoneige peuvent être observés sur la flore et la faune. Ainsi, selon une étude réalisée par l'Institut pour la recherche et l'éducation en matière de conservation[13], l'utilisation d'une motoneige hors d'un sentier agréé entraîne le bris ou la mort de la flore et accentue sa vulnérabilité aux maladies. En ce qui a trait à la faune, la motoneige affecte la tranquillité de l'habitat et en conséquence, la reproduction des espèces, leur densité et leur répartition. Enfin,

dans certains cas ultimes, les motoneigistes peuvent utiliser leurs véhicules pour harceler les animaux, ce qui peut entraîner des blessures et même la mort.

- les assurances

En matière de dommages matériels, la réglementation relevant de la Régie de l'assurance automobile du Québec fait qu'un motoneigiste n'est pas obligé de détenir une assurance responsabilité garantissant l'indemnisation des dommages matériels occasionnés par son véhicule.

- le régime juridique

L'utilisation des motoneiges est encadrée par le Règlement sur la motoneige[14]. Il fut adopté en 1972 en vertu de la Loi sur les transports[15] et du Code de la route[16] alors en vigueur et a subi depuis quelques modifications. Le Code de la route[17] a été remplacé par le Code de la sécurité routière en 1981[18], qui lui-même a été remplacé en 1986[19]. Il a vu ses règlements maintenus en vigueur, jusqu'à leur remplacement ou leur abrogation, par des dispositions transitoires.

Malgré toutes ces modifications, la légalité du règlement a été remise en question à plusieurs reprises.

2.3 Le phénomène des véhicules tout terrain

2.3.1 L'historique

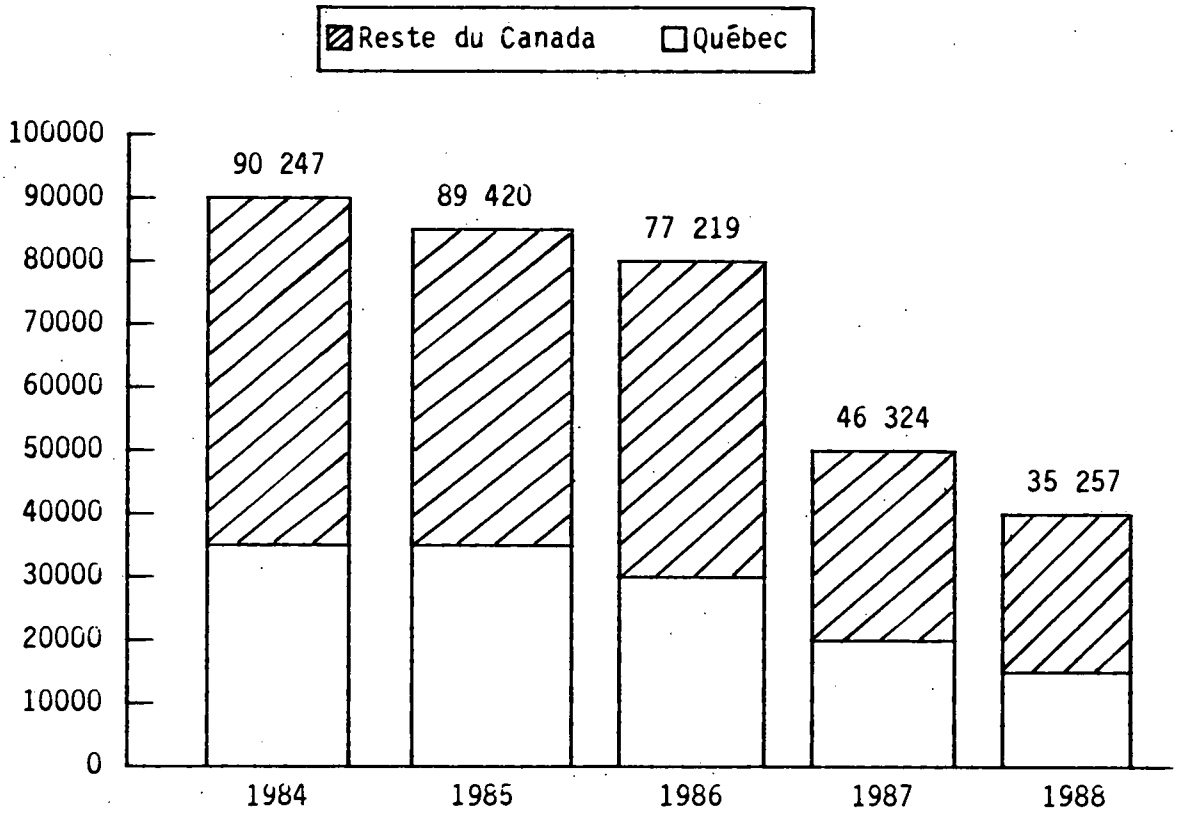
Les premiers véhicules tout terrain apparus sur le marché furent les motocyclettes hors-route (ex: motocross). C'est d'ailleurs ces véhicules que visaient les premières doléances relativement à des accidents et des dommages à la propriété. Très populaires auprès des adolescents, ils vont sur tout type de terrain et l'absence de sites adéquats de circulation en dehors des zones résidentielles a suscité très tôt des problèmes pour les municipalités près des grands centres urbains. Comme ce type de véhicule requiert une certaine force physique et une certaine habileté de conduite, la vocation sportive s'est particulièrement développée alors que son utilisation à des fins récréatives a beaucoup diminué.

Les véhicules à trois et quatre roues ont connu une grande popularité au début des années 1980 : ils semblaient ne pas nécessiter la même habileté et la même force physique que les motocyclettes hors route et ils étaient perçus comme des véhicules récréatifs. L'utilisation de ces véhicules tout terrain comme nouvelle forme de loisir a connu un essor considérable tant au Québec qu'aux États-Unis. Cet essor rappelle le phénomène des motoneiges connu il y a plus de 25 ans.

Selon les statistiques du Conseil canadien des véhicules tout terrain, un total de 180 000 trois-roues et quatre-roues ont été vendus au Québec entre 1980 et 1988. De ce nombre, approximativement 150 000 véhicules seraient encore en état de rouler[20]. Pour la période de 1984 à 1988, il y a eu une chute radicale des ventes de véhicules neufs au Canada et au Québec. Toutefois, pour le Québec, la diminution est moins importante. Les achats québécois de ce type de véhicules représentent 40 % du total des ventes canadiennes de façon constante à chaque année.

FIGURE 2

Les ventes de Trimotos et de Quadrimotos au Canada et au Québec



Parallèlement à l'augmentation rapide du nombre de véhicules, le nombre d'accidents, de victimes de même que de dommages à la propriété a connu une progression importante. De plus, compte tenu que ces véhicules sont utilisés douze mois par année, les problèmes qui y sont reliés se remarquent avec beaucoup plus d'acuité.

En 1985, les problèmes soulevés par l'utilisation des véhicules tout terrain ont fait en sorte que la Régie de l'assurance automobile du Québec a été sollicitée pour intervenir sur différents aspects de la question, soit en matière de réglementation, de promotion de la

sécurité et de la recherche. Pour mieux cerner la problématique, la Régie a constitué un groupe de travail composé des représentants des divers secteurs intéressés par la question. Les travaux de ce groupe se sont achevés, en 1986, par un rapport[21] faisant état de l'ampleur du problème et proposant certaines hypothèses de solution. La réglementation du secteur et son encadrement à l'intérieur de clubs a fait l'objet de la principale proposition.

Par ailleurs, le Département de santé communautaire de l'Hôtel-Dieu de Saint-Jérôme a pris l'initiative de faire une étude dans le but d'évaluer les risques associés à l'utilisation des véhicules tout terrain à trois et quatre roues. Le rapport de cette étude[22] fourni en 1986 conclut que l'utilisation de ces véhicules représente un problème majeur et propose certaines solutions.

En mars 1988, le Département de Santé Communautaire du Centre hospitalier régional de Lanaudière a publié le rapport[23] d'une étude portant sur les victimes d'accidents de véhicules hors-route sur leur territoire. Le même type d'étude[24] fut effectué par le Département de Santé Communautaire du Centre hospitalier régional de Rimouski sur les traumatismes reliés aux véhicules tout terrain à trois et quatre roues. Dans chaque cas, l'ampleur du problème est analysée et des recommandations sont faites.

Entre temps, lors de la 24e Conférence des ministres responsables des transports et de la sécurité routière tenue à Saskatoon le 17 septembre 1987, le phénomène des véhicules tout terrain a été discuté et on en a reconnu l'étendue canadienne. Depuis lors, un règlement sur les véhicules tout terrain récréatifs a été adopté par le Gouvernement du Québec et est en vigueur depuis février 1988[25].

De plus, le 30 décembre 1987, les manufacturiers de véhicules tout terrain ont accepté, devant une cour de district aux Etats-Unis, de mettre fin à la vente de trois-roues suite à de fortes pressions publiques. Le Canada, pour éviter un dumping suite au retrait de ces véhicules du marché américain, a négocié une entente avec les importateurs canadiens de véhicules tout terrain à l'effet de cesser d'importer, de vendre et de publiciser les trois-roues au Canada. Ce principe a été accepté dans le cadre de la Conférence des

ministres responsables des transports et de la sécurité routière tenue le 12 février 1988.

2.3.2 La pratique

Malgré l'entrée en vigueur du Règlement sur les véhicules tout terrain[26] en février 1988, l'utilisation de ces vénicules continue de faire des victimes et de causer des dommages à la propriété. Les problèmes de sécurité engendrés par ces véhicules et la publicité sur les accidents faite par les médias ont grandement contribué à la perception négative que les gens se font de la pratique de cette discipline.

Toutefois, à l'instar des motoneigistes, on remarque chez les utilisateurs de véhicules tout terrain un début d'autodiscipline. De plus, ces derniers ont tendance à se regrouper à l'intérieur de clubs. Actuellement, on en dénombre au moins 45 à la grandeur du territoire du Québec et un club posséderait en moyenne 140 membres. Par contre, étant donné leur formation récente, il faut constater que ces clubs sont moins bien encadrés que ceux des motoneigistes. Malgré cette situation, ils offrent à leurs membres certaines activités et un réseau de pistes plus ou moins étendu.

TABLEAU 3

Distribution des clubs selon le nombre de membres

	Nombre de clubs	%
Moins de 50 membres	5	11,1
50 à 100 membres	14	31,1
100 à 150 membres	12	26,7
150 à 200 membres	3	6,6
200 à 250 membres	2	4,5
250 à 300 membres	1	2,2
plus de 300 membres	6	13,3
Ne sait pas	2	4,5
Total	45	100,0

Actuellement, un seul organisme représente les clubs de véhicules tout terrain du Québec. Il s'agit de la Fédération québécoise des clubs motocyclistes associés (F.Q.C.M.A.).

De 1975 à 1982, la F.Q.C.M.A. était simplement la division québécoise de la Canadian Motorcycle Association (C.M.A.) qui est l'organisme reconnu sur le plan national et international dans l'organisation du sport motocycliste. Depuis 1982, la F.Q.C.M.A. est incorporée et regroupe des individus intéressés à la compétition motocycliste dans plusieurs disciplines dont le "motocross", le trois et le quatre-roues.

Jusqu'en 1987, la F.Q.C.M.A. était le seul interlocuteur intéressé au sort des véhicules hors-route. Elle a donc collaboré avec les instances publiques et para-publiques depuis que les problèmes reliés à l'affluence des amateurs de "motocross", et ensuite des trois et quatre-roues, sont apparus au début des années 1980. Elle est reconnue en tant que fédération sportive par le Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche et reçoit des subventions.

Du 1er mars 1987 au 29 avril 1989, la Fédération des clubs de véhicules tout terrain du Québec Inc. a été en opération. Elle regroupait la plupart des clubs de véhicules tout terrain du Québec et avait distribué 5 000 cartes de membres afin d'inter-relier le réseau actuel de sentiers. Elle défendait également les intérêts des clubs de véhicules tout terrain auprès des intervenants publics. Cependant, elle a été dissoute à la demande de ses membres et la plupart de ceux-ci ont jusqu'à présent rejoint la F.Q.C.M.A..

Les données recueillies lors d'un sondage réalisé par Santé-Québec en 1987 sur les "Habitudes de vie et votre santé", a permis de constater une tendance quant au profil de l'utilisateur de véhicules tout terrain. Il s'agit d'un homme âgé entre 15 et 34 ans dont le revenu annuel se situe entre 20 000 $ et 40 000 $ et qui a complété des études secondaires.

2.3.3 La problématique

- la démocratisation de l'utilisation

Au moment de leur mise en marché, les trois et quatre-roues étaient davantage utilisés à des fins de travail compte tenu de leur prix assez élevé. Au cours des dernières années, leur vocation utilitaire est passée à une vocation de loisir. Ce fait étant combiné à une diminution des coûts d'achat, l'utilisation des trois et quatre-roues a connu un essor considérable.

Le nombre de véhicules en circulation sur le territoire québécois, évalué à 150 000[27], a alors beaucoup augmenté et les problèmes qu'ils engendrent se présentent avec beaucoup plus d'ampleur.

- les fins d'utilisation

Aujourd'hui, les véhicules tout terrain sont utilisés tant à des fins utilitaires qu'à des fins de loisir. A titre d'exemple, en ce qui a trait à l'utilisation utilitaire, de nombreux agriculteurs se procurent ce type de véhicule pour leurs déplacements sur les terres ou encore pour remplacer un tracteur puisqu'il est moins dispendieux que ce dernier.

De plus, certains ministères ou organismes gouvernementaux tels le ministère de l'Energie et des Ressources et Hydro-Québec, mettent à la disposition de leur personnel des véhicules tout terrain à trois et quatre roues notamment pour faire de l'inspection ou accéder à des endroits éloignés.

Il semble toutefois que l'usage de ces véhicules pour des fins de travail soit fait de façon plus sécuritaire et certains employeurs offrent des programmes de formation aux utilisateurs. Il faut mentionner qu'en vertu de la Loi sur la santé et la sécurité du travail[28], les employeurs ont l'obligation de former et d'entraîner leurs travailleurs. Davantage d'accidents se produisent quand le véhicule est utilisé pour le loisir. Selon une étude effectuée par le Département de santé communautaire de l'Hôtel-Dieu de Saint-Jérôme[29], 96 % des victimes d'accidents de trois-roues et de quatre-roues utilisaient ce moyen de transport pour des fins de loisir, qu'il s'agisse de balade, de chasse, de pêche ou de course.

TABLEAU 4

Distribution des victimes selon la raison d'utilisation du véhicule 1985

Raison d'utilisation	Nombre	Pourcentage
Travail	16	3,1
Loisir (balade, déplacement, chasse, pêche et course)	504	96,5
Inconnu	2	0,4
Total	522	100,0

Ainsi, on remarque que le caractère "récréatif" de l'utilisation du véhicule influence grandement le comportement du conducteur qui sera moins prudent ou moins bien préparé à conduire un tel véhicule.

- les lieux de pratique

La carence de lieux de pratique spécialement aménagés n'est pas nouvelle et n'est pas attribuable seulement à l'utilisation des trois et quatre-roues. Au début de la popularité des motocyclettes hors-route, les adeptes avaient peu d'endroits spécialement conçus pour s'adonner à leur loisir. Ils circulaient donc n'importe où et causaient des dommages à la propriété privée. Cependant, la situation n'était pas alarmante puisqu'il y avait peu d'accidents graves engendrant des blessures corporelles.

Avec l'essor considérable qu'a connu l'utilisation des véhicules à trois et quatre roues au cours des dernières années, le problème s'est amplifié. Les lieux de pratique spécifiques ne font que commencer à être établis. Cette insuffisance a amené les adeptes à circuler partout d'une façon anarchique.

Un sondage effectué auprès des clubs de véhicules tout terrain dans le cadre d'une étude portant sur l'implantation de lieux de pratique à l'usage des véhicules tout terrain[30] a permis de compiler certaines données. Ainsi, un club posséderait en moyenne 70 kilomètres de sentiers pour la randonnée.

TABLEAU 5

Distribution des clubs selon le nombre de kilomètres de sentiers l'été

	Nombre de clubs	%
Moins de 50 kilomètres	9	20,0
50 à 100 kilomètres	7	15,6
100 kilomètres et plus	5	11,1
Indéterminé	2	4,4
Inconnu	4	8,9
Aucun sentier	18	40,0
Total	45	100,0

TABLEAU 6

Distribution des clubs selon le nombre de kilomètres de sentiers l'hiver

	Nombre de clubs	%
Moins de 50 kilomètres	14	31,1
50 à 100 kilomètres	17	37,8
100 kilomètres et plus	10	22,2
Indéterminé	1	2,2
Inconnu	3	6,7
Total	45	100,0

Certaines extrapolations permettent aux auteurs de cette étude de dire qu'il y aurait au Québec environ 4 500 kilomètres de sentiers aménagés pour la randonnée durant l'hiver, et 2 700 kilomètres pour la période estivale. Toutefois, ceci ne signifie pas que la pratique est plus intensive l'hiver. Dans les faits, les adeptes circulent davantage sur les sentiers durant l'hiver alors que l'été, la pratique a lieu à tout endroit présentant un certain intérêt. De plus, certains clubs ne sont en opération que durant la période hivernale.

- l'immatriculation

En vertu du Code de la sécurité routière[31], les véhicules tout terrain sont des véhicules routiers et doivent donc être immatriculés. Toutefois, cette obligation n'est pas respectée par tous les propriétaires de véhicules tout terrain. Il semble que dans les faits, les véhicules soient immatriculés la première année, lors de l'achat, et qu'il y ait ensuite un certain relâchement pour les années subséquentes.

Il découle de cette situation qu'il n'est pas toujours facile de savoir à qui appartient un véhicule et qu'il n'est pas possible de connaître le nombre exact de véhicules en circulation au Québec.

- les dommages corporels

On constate que les utilisateurs de véhicules tout terrain, et plus particulièrement les conducteurs de trois-roues et de quatre-roues à des fins récréatives, n'utilisent pas des équipements de sécurité et des vêtements de protection.

La pratique récréative de l'activité s'étendant autant l'hiver que l'été, les conducteurs ne sont habituellement pas enclins à porter, sauf lorsque la rigueur des conditions climatiques le commande, un casque de motocycliste ou de motoneigiste, des bottes, des gants et un survêtement de protection. Ainsi, selon les données disponibles, on constate que les blessures les plus graves sont infligées à la tête, au cou et au visage et qu'environ 63 % des victimes de ce type de blessure ne portaient pas de casque lors de l'accident. L'absence des équipements de sécurité s'avère donc un problème des plus sérieux.

TABLEAU 7

Distribution des blessures selon la gravité et le siège de la lésion 1985

Siège / Gravité	Tête cou visage	Thorax abdomen bassin	Membres supérieurs	Membres inférieurs	Total	%
Mineure	168	159	163	224	714	64,9
Modérée	78	23	115	63	279	25,3
Sérieuse	23	10	27	30	90	8,2
Sévère	10	3	0	0	13	1,2
Critique	0	1	0	0	1	0,1
Mortelle	2	1	0	0	3	0,3
Total	281	197	305	317	1 100	100,0
%	25,6	17,9	27,7	28,8	100	

TABLEAU 8

Distribution des victimes ne portant pas l'équipement indiqué 1985

Équipement	Nombre	Pourcentage
Pantalon long	60	11,4
Veste à manches longues	174	33,0
Bottes sécuritaires	204	38,8
Casque	241	45,8
Gants	345	65,6
Visière ou lunettes	376	71,5

Certains utilisateurs conduisent ce type de véhicule en état d'ébriété ou sur les chemins publics et ce, malgré l'interdiction qui en est faite dans le Règlement sur les véhicules tout terrain[32]. De plus, l'aspect inoffensif des trois et des quatre-roues entraîne également un certain laxisme quant à l'âge des utilisateurs. Les données comparatives disponibles s'accordent pour attribuer aux 14 ans et moins plus de 21 % des blessures causées par l'usage des trois et des quatre-roues. Ce pourcentage atteint environ 45 % dans la catégorie des 19 ans et moins.

TABLEAU 9

Distribution des victimes selon l'âge

Groupe d'âge	DSC St-Jérôme	DSC De Lanaudière	DSC Rimouski
Moins de 10 ans	5,9	4,5	
10 à 14 ans	16,4	23,8	42,2
15 à 19 ans	22,4	20,9	
20 à 29 ans	25,2	19,4	39,8
30 à 39 ans	16,8	25,4	
40 ans et plus	13,3		18,0
non précisé		6,0	

Malgré le fait que ces véhicules soient conçus pour une seule personne, des données recueillies relativement aux trois et aux quatre-roues permettent de remarquer que plus de 20 % des victimes d'accidents étaient des passagers. D'autre part, dans plus de 30 % des cas, un accident est survenu alors qu'il y avait plus d'une personne par véhicule.

TABLEAU 10

Distribution des victimes selon leur fonction
1985

Fonction	Nombre	Pourcentage
Conducteur de véhicule tout terrain	411	78,1
Passager de véhicule tout terrain	111	21,2
Autre	4	0,8
Total	526	100,0

TABLEAU 11

Distribution des victimes selon le nombre d'occupants par véhicule 1985

Nombre d'occupants	Nombre	Pourcentage
Une personne	358	68,1
Deux personnes	144	27,4
Trois personnes	16	3,0
Quatre à six personnes	5	0,9
Aucune	3	0,6
Total	526	100,0

Ces préjudices corporels se traduisent non seulement par un taux de mortalité élevé mais encore par des pertes économiques que doit supporter la société québécoise aux chapitres des soins médicaux dispensés et de l'interruption des activités des victimes. Ainsi, en 1986, 24 personnes décédaient des suites d'un accident de trois ou de quatre-roues. Le nombre de victimes s'élevait à 23 en 1987 et, pour l'année 1988, on a relevé 18 décès[33].

L'interruption des activités normales est difficilement évaluable compte tenu des revenus très variables des usagers. Cependant, plus de 60 % des victimes ont dû interrompre leurs activités suite à l'accident et, fait à noter, dans plus de 50 % des cas cette interruption a duré plus d'un mois.

TABLEAU 12

Distribution des victimes selon la durée d'interruption des activités normales
1985

Durée	Nombre	Pourcentage
Moins d'un mois	159	47,7
Entre un et trois mois	92	27,6
Entre trois et six mois	52	15,6
Six mois et plus	30	9,1
Total	333	100,0

Les données recueillies relativement aux accidents causant des blessures ou même entraînant la mort, n'offrent qu'un aperçu de la situation. En effet, aucune statistique n'est disponible en matière de motocyclette hors-route ou d'autres catégories de véhicules tout terrain autres que les trois et les quatre-roues. Plus encore, aucun organisme gouvernemental n'a actuellement le mandat de recueillir des données sur le sujet, permettant de suivre la situation et d'en faire l'analyse.

Au niveau des accidents de travail survenus lors de l'utilisation des trois et des quatre-roues, la Commission de la Santé et de la Sécurité du Travail du Québec ne peut en dégager les coûts compte tenu de la nature de sa programmation informatique. La Régie de l'assurance automobile du Québec ne peut non plus identifier l'ampleur des pertes sociales puisque le régime d'état ne couvre que les collisions survenues sur le chemin public avec un véhicule automobile. Enfin, le ministère de la Santé et des Services sociaux ne dispose pas d'outil permettant d'harmoniser les données disponibles dans les divers Centres locaux de services communautaires, hôpitaux ou Départements de santé communautaire.

- les dommages matériels

L'anonymat engendré par le défaut d'immatriculation de plusieurs véhicules tout terrain n'est pas sans entraîner certains problèmes qui sont d'ailleurs amplifiés par la grande mobilité de ces véhicules. Plusieurs propriétaires fonciers se plaignent de dommages causés à leurs terrains et même de vols perpétrés par des utilisateurs de véhicules tout terrain.

Les sentiers de motoneige, dont le damage et l'entretien coûtent aux clubs de motoneigistes environ 2 300 000 $ par année, sont également endommagés fréquemment par l'utilisation intempestive des trois et des quatre-roues. Les dommages causés ont non seulement un impact financier important mais encore, peuvent affecter l'utilisation sécuritaire des sentiers par les motoneigistes. Bien qu'il n'y ait aucune statistique disponible sur le sujet, il semble que les dommages causés aux terres cultivables et aux exploitations forestières seraient encore plus importants que ceux causés aux sentiers.

Les véhicules tout terrain causent d'importants dommages car en circulant dans les champs, ils détruisent une partie importante des récoltes et effraient le bétail. De plus, en coupant les clôtures ou en omettant de refermer les barrières, l'utilisateur de véhicules tout terrain laisse échapper des animaux. Enfin, en circulant dans les boisés, les véhicules tout terrain causent des dommages considérables aux arbres et arbustes et, en circulant dans les fossés, ils occasionnent de sérieux problèmes de drainage.

De plus, les utilisateurs de véhicules tout terrain semblent aimer circuler sur l'accotement des voies ferrées et même directement sur les voies. Outre le danger que cela représente au niveau de la sécurité des utilisateurs, cette circulation endommage l'épaulement de ballast et fait en sorte que la voie ferrée se trouve en déséquilibre. Ce genre de situation peut provoquer des déraillements et occasionner des pertes matérielles et surtout, des pertes humaines.

- les dommages à l'environnement

En matière d'environnement, l'utilisation irréfléchie des motocyclettes hors-route, des trois et quatre-roues cause des dommages à la végétation diminuant ainsi la régénération des forêts. Outre la pollution par le bruit qui est un des facteurs les plus évidents, l'envahissement des forêts, plages et berges, cause non seulement des nuisances aux propriétaires riverains mais encore, entraîne une érosion accélérée des sols fragiles. De plus, la pratique bien populaire de gravir les dunes détruit le revêtement du sol et favorise par l'action des vents, le déplacement du sable qui pollue les terres arables.

Les publicistes font la promotion d'une image de liberté attachée à la possession d'un véhicule tout terrain. Cette image, qui préconise la liberté absolue de l'utilisateur au détriment de l'environnement, contribue à détruire la qualité de la vie. En effet, ces véhicules, outre les problèmes déjà identifiés, contribuent à polluer l'air ambiant compte tenu de l'inefficacité de la combustion de leur gaz d'échappement et enlaidissent la nature en étant trop souvent abandonnés lorsqu'ils ont atteint leur seuil de vétusté.

Plus particulièrement, en matière de protection de la faune, il est à souligner que les véhicules tout terrain sont devenus dans certains cas, un outil privilégié pour le braconnier qui pille les ressources fauniques. Sans toutefois aller aussi loin, plusieurs conducteurs de véhicules tout terrain trouvent plaisir à poursuivre et effrayer les animaux dans leur habitat. La plupart du temps, ces agissements se limitent à traumatiser les animaux mais ils peuvent parfois entraîner la mort de l'animal par épuisement ou par collision.

TABLEAU 13

Principaux impacts associés à la circulation des véhicules tout terrain

Impacts observés sur	Type de circulation	
	Trois-roues et quatre-roues	Motos (deux roues)
SOL		
Microclimat	X	X
Erosion	X	X
Biologie	X	X
Structure et propriétés	X	X
NEIGE		
Structure et propriétés	X	-
Vitesse de fonte	X	-
FLORE		
Diversité	X	X
Couvert	X	X
Reproduction et croissance	X	X
Bris ou mort	X	X
Composition	X	X
Densité et répartition	X	X
Vulnérabilité (châblis, maladies)		
FAUNE		
Tranquillité (dérangement)		
Reproduction	X	X
Alimentation	X	X
Dépense énergétique	X	X
Densité et répartition	X	X
Blessures et mortalité	X	X
Harcèlement	X	X

La protection de la faune est directement dépendante de l'intérêt porté à la protection de l'habitat. La circulation des véhicules tout terrain dans les lieux de nidation détruit des ressources de moins en moins renouvelables. Les conducteurs de ces véhicules sont peu conscients ou ignorent les impacts de la pratique de leur activité sur les espèces qui pondent dans le sable, fraient sur les plages ou se reproduisent dans le lit des ruisseaux et des cours d'eau peu profonds.

Plusieurs conducteurs considèrent comme un défi des plus intéressants à relever la circulation dans les fossés, les marécages, les tourbières ou sur les battures. En ce faisant, ils ignorent les dommages irréparables qu'ils causent à des espèces tels les crapauds américains et ils endommagent les tourbières naturelles qui sont à la base de la chaîne alimentaire. Il peut s'écouler jusqu'à 10 000 ans avant qu'une tourbière naturelle soit reconstituée et efface les ornières causées par le passage des véhicules tout terrain.

- le contrôle

Le phénomène des trois et des quatre-roues semble, dans ses conséquences, avoir pris de court la société qui ne sait trop comment réagir.

Les institutions de contrôle, qu'elles soient municipales ou provinciales, se sentent démunies face à l'imprécision de leur mandat en matière de contrôle des véhicules tout terrain. Cette impression, qui conduit, faute de mieux, à un certain désintéressement, s'explique par le peu de pouvoirs dont disposent les forces policières. Ainsi, sauf sur invitation ou dans la continuité d'une poursuite pour la commission d'une infraction ou d'un acte criminel, le policier doit disposer d'un mandat s'il désire agir sur une propriété privée. De plus, les outils dont il dispose ne sont pas adaptés à un contrôle hors des chemins publics, qu'il s'agisse de véhicules ou encore, des directives qui lui permettraient de connaître les infractions en ces matières et la preuve qui doit être établie.

La réparation d'un dommage causé par l'utilisation d'un véhicule tout terrain n'est pas non plus des plus faciles compte tenu de la lourdeur procédurale des tribunaux et des frais appréciables que cela peut entraîner. En effet, le propriétaire d'un immeuble qui est lésé suite à l'utilisation d'un véhicule tout terrain doit entreprendre lui-même un recours devant les tribunaux pour obtenir la réparation de son préjudice. C'est donc dire qu'après avoir identifié le conducteur ou propriétaire d'un véhicule, il doit démontrer par prépondérance de preuve qu'un dommage a été causé et que ce dommage quantifiable est justement évalué. A toute fin utile, cette preuve est difficile à réaliser et le recours est pour le moins illusoire compte tenu de la difficulté d'identifier les propriétaires de ces véhicules.

Plus encore, les principes mêmes de la responsabilité civile au Québec pourraient faire en sorte que des propriétaires fonciers soient responsables des dommages tant matériels que corporels qui pourraient survenir sur leur propriété et ce, même si le véhicule circule sans leur autorisation. A titre d'exemple, une blessure occasionnée par une chute dans une excavation non protégée par une clôture pourra entraîner la responsabilité du propriétaire du terrain et ce, même s'il n'avait pas autorisé la circulation du véhicule tout terrain.

Au niveau pénal, il existe également des difficultés importantes lorsqu'il s'agit de pénaliser l'activité des véhicules tout terrain. Ces véhicules étant souvent conduits par des jeunes, les dispositions de la Loi sur les poursuites sommaires[34] et la Loi sur la protection de la jeunesse[35] rendent pour le moins difficile sinon impossible, une poursuite en justice contre les moins de 18 ans et, plus particulièrement les moins de 14 ans.

En effet, en vertu de la Loi sur les poursuites sommaires[36], il ne peut y avoir de poursuites contre un jeune de moins de 14 ans. Il pourra y avoir l'émission d'un avis d'infraction mais s'il n'y a aucun paiement, le dossier se ferme. Relativement aux 14-18 ans, des procédures judiciaires pourront être intentées contre eux en vertu de la Loi sur les poursuites sommaires[37] mais cette poursuite sera initiée devant le Tribunal de la Jeunesse et selon les règles applicables aux moins de 18 ans.

- les assurances

En matière de dommages matériels, la réglementation relevant de la Régie de l'assurance automobile du Québec fait qu'un propriétaire de véhicule tout terrain n'est pas obligé de détenir une assurance responsabilité garantissant l'indemnisation des dommages matériels occasionnés par son véhicule.

- les normes de fabrication

Jusqu'à tout récemment, aucune norme de construction ou d'équipement n'encadrait les véhicules tout terrain. Actuellement, le règlement fédéral sur la sécurité des véhicules automobiles [38] demeure très peu exigeant puisqu'il n'oblige que la présence de quelques réflecteurs sur les véhicules.

Ainsi, aucun équipement de base sécuritaire n'est requis et plusieurs modèles souffrent de lacunes à ce niveau. De plus, les équipements de base, les accessoires et les caractéristiques des véhicules tout terrain varient beaucoup d'un modèle à l'autre.

- la sécurité

Le nombre important d'accidents et de décès dus à l'usage des véhicules tout terrain incite à accorder une importance particulière à la dimension sécuritaire de la pratique. Comme il a été mentionné précédemment, beaucoup d'utilisateurs ne portent pas d'équipement de sécurité et ce, malgré le Règlement sur les véhicules tout terrain[39] qui oblige le port du casque protecteur et des souliers ou

des bottes. Ce fait joint au manque de normes de sécurité s'avère un problème des plus sérieux. De plus, les véhicules à trois et quatre roues sont régulièrement considérés comme de gros jouets inoffensifs qui ne requièrent aucune habileté particulière. Or, des études[40] ont démontré qu'il s'agissait plutôt d'un véhicule à moteur dangereux et certaines en ont même recommandé la proscription.

À titre d'exemple, l'étude effectuée par le Département de santé communautaire de l'Hôtel-Dieu de Saint-Jérôme[41] concluait que l'utilisation des véhicules à trois et quatre roues présentait de nombreux problèmes tels un vice de construction basé sur une instabilité inhérente, un manque d'information pertinente auprès des utilisateurs sur les dangers et les risques de blessures associés à la conduite de ces véhicules, une formation insuffisante des conducteurs concernant l'utilisation, le fonctionnement et l'entretien de ces véhicules et une conception déficiente d'un certain nombre de leurs composantes.

Ces véhicules constituent un danger potentiel pour tout utilisateur puisqu'ils donnent faussement l'impression d'être d'une grande stabilité et d'être plus sécuritaires qu'une motocyclette. Or, la dynamique de ces véhicules dans les virages est d'une nature tout à fait différente et est même à l'opposé de ce que notre expérience avec les deux roues nous a appris. De plus, la technique de conduite requiert des aptitudes et des capacités physiques importantes de même qu'une compétence et des connaissances spéciales.

Actuellement, aucun permis de conduire ni aucun cours préalable n'est exigé sauf lorsqu'il s'agit de traverser un chemin public, auquel cas, le conducteur doit être titulaire d'un permis de conduire délivré en vertu du Règlement sur les permis[42], quelqu'en soit la classe.

- le régime juridique

L'utilisation des véhicules tout terrain est régie par le Règlement sur les véhicules tout terrain[43] en vigueur depuis le 11 février 1988. Il tire son habilitation des paragraphes 33 et 34 de l'article 621 du Code de la sécurité routière[44]. Compte tenu de la nature du pouvoir habilitant, toutes les dispositions requises pour un maximum de sécurité pour les utilisateurs, pour une meilleure protection du patrimoine et pour un contrôle adéquat de l'ensemble des dispositions n'ont pu être adoptées.

3. LE RÔLE DE L'ÉTAT

3.1 Les intervenants gouvernementaux et leurs rôles

Plusieurs intervenants gouvernementaux sont concernés par le dossier des véhicules hors-route. Leur implication est plus ou moins directe et leur disparité rend difficile une démarche concertée dans le but d'amener des éléments de solution à la problématique.

La Régie de l'assurance automobile du Québec intervient en matière de sécurité et indemnise, pour les dommages corporels, les victimes d'accidents lorsque ceux-ci ont lieu avec un véhicule automobile sur un chemin public. Elle est responsable de l'immatriculation des véhicules et peut ainsi fournir certaines données statistiques sur le parc des véhicules.

Le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche intervient auprès des organismes encadrant l'utilisation des véhicules à des fins de loisir. Il est également intéressé par l'utilisation de ces véhicules pour la chasse et pour la pêche. Il est de plus responsable, depuis 1981, des subventions octroyées aux clubs pour l'entretien et le développement des sentiers de motoneige. Le montant de la subvention est déterminé en fonction du nombre de kilomètres et du type de sentier entretenus par les clubs. Depuis 1981, ce ministère a versé plus de 3 000 000 $ en subventions.

Le ministère de l'Environnement est intéressé par la protection de la flore et de la faune. Il intervient de façon à normaliser le développement des pistes et à limiter l'aménagement des sentiers de randonnée à des territoires spécifiques car l'aménagement de sentiers constitue à plusieurs endroits un risque important pour l'environnement.

Le ministère de la Justice est responsable du traitement des infractions au Règlement sur les véhicules tout terrain[45] et au Règlement sur la motoneige[46]. Le Bureau du coroner enquête sur les causes de décès suite à un accident dans lequel est impliqué un de ces véhicules.

Le ministère des Affaires municipales est intéressé par les problèmes que cause l'utilisation de ces véhicules sur le territoire des municipalités.

Le ministère de l'Industrie et du Commerce est intéressé par le développement de l'industrie et son impact sur le plan économique.

La Commission de la Santé et de la Sécurité du Travail du Québec est préoccupée par le volet sécuritaire de l'utilisation du véhicule à des fins utilitaires.

Le ministère de la Sécurité publique a la fonction d'élaborer des politiques relatives au maintien de la sécurité publique. Il surveille l'application des lois relatives à la police et favorise la coordination des activités policières. Il a pour mission d'assurer la protection de la population contre le crime et les menaces à la sécurité.

La Sûreté du Québec intervient au niveau de l'application et du respect des lois et règlements chez les usagers.

Le Bureau du coroner est intéressé par la protection de la vie des utilisateurs.

Le ministère du Tourisme mise beaucoup sur la motoneige en tant qu'activité touristique qui entraîne des retombées économiques importantes et en fait la promotion tant au Québec qu'à l'étranger.

Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation est préoccupé par les dommages causés aux propriétés des producteurs agricoles par les véhicules tout terrain.

La Régie de la sécurité dans les sports est préoccupée par l'aspect sécuritaire des véhicules tout terrain. Elle intervient au niveau de la réglementation spécifique de la pratique sportive.

Le ministère de la Santé et des Services sociaux est préoccupé par les coûts sociaux engendrés par l'utilisation des véhicules tout terrain. Au niveau préventif, certains départements de santé communautaire ont fait des enquêtes statistiques pour évaluer et contrer le phénomène.

Le ministère de l'Énergie et des Ressources est intéressé par l'utilisation des véhicules hors-route sur les terrains et les chemins sous sa juridiction.

Enfin, le ministère des Transports est responsable des règlements relatifs aux véhicules hors-route. Au niveau de la motoneige, il est responsable de l'installation de la signalisation aux traverses des routes et de la production des cartes de sentiers.

3.2 Les objectifs poursuivis

Bien que de nombreux ministères ou organismes soient impliqués de près ou de loin dans le dossier des véhicules hors-route et que leurs intérêts soient très variables, l'objectif général poursuivi, en tant que Gouvernement, est l'amélioration de la qualité de vie de la collectivité québécoise. Dans cette optique, les problèmes engendrés par l'utilisation des véhicules hors-route, que ce soit au niveau de l'intégrité corporelle des utilisateurs que des dommages matériels qu'ils occasionnent, incitent à se pencher davantage sur la question et à définir des objectifs plus précis.

- la sécurité

Le premier objectif concerne la sécurité des utilisateurs de véhicules hors-route. De nombreux accidents surviennent régulièrement et causent des blessures parfois mortelles aux utilisateurs. Le but à atteindre serait donc d'accroître la sécurité lors de l'utilisation des véhicules hors-route et ainsi, de diminuer le nombre d'accidents et par le fait même, le nombre de blessures graves ou de décès occasionnés par l'utilisation de ces véhicules.

- la paix publique et le respect de la propriété

Les véhicules hors-route sont conçus pour circuler presque partout en dehors des chemins publics et ils sont souvent assez bruyants. Ainsi, la circulation de ces véhicules à proximité des lieux habités ou sur les propriétés privées occasionne des dommages à la propriété et a des effets nuisibles pour la paix publique. Le deuxième objectif vise donc à préserver la paix publique et le respect de la propriété.

- la protection du patrimoine, de la flore et de la faune

L'objectif de la protection du patrimoine, de la flore et de la faune se rapproche, fondamentalement, de l'objectif de protection de la paix publique et de la propriété. Le but visé est de sensibiliser les utilisateurs de véhicules hors-route à la protection de l'environnement afin de diminuer au maximum les dommages causés par la circulation de ces véhicules.

- le développement harmonieux de la pratique récréative et de la pratique sportive

La circulation des véhicules hors-route sur le territoire québécois est une réalité qu'on ne peut ignorer. Dès lors, le développement harmonieux de la pratique, à l'avantage tant des utilisateurs que des non-utilisateurs, serait un autre objectif à poursuivre.

4. LES INTERVENTIONS GOUVERNEMENTALES

4.1 Les demandes

De nombreuses demandes ont été transmises au ministère des Transports afin que le Gouvernement intervienne dans le dossier relatif aux problèmes engendrés par les véhicules hors-route. Bien que non exhaustive, la liste d'exemples qui suit démontre l'intérêt de beaucoup de gens relativement à la problématique des véhicules hors-route.

- les organismes gouvernementaux

Certains organismes gouvernementaux ont, dans le cadre de leur mandat, un intérêt particulier relativement aux véhicules hors-route. Leurs demandes concernent notamment la sécurité des utilisateurs de ce type de véhicule, la protection de l'environnement et des terres agricoles.

- les municipalités

Plusieurs municipalités particulièrement affectées par l'utilisation des véhicules tout terrain réclament du Gouvernement qu'il légifère sur l'usage de ces véhicules afin de protéger la propriété et les champs en culture. Elles ont aussi demandé une augmentation substantielle de la surveillance policière pour assurer la tranquillité à leurs citoyens et le respect des propriétés privées en raison de plaintes reçues.

- les usagers

Au niveau de la motoneige, une demande à l'effet d'augmenter le montant de l'amende imposée par les officiers de sécurité lors d'une infraction au Règlement sur la motoneige[47] fut présentée par la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (F.C.M.Q.) Inc. afin de rendre cette amende équivalente à celle imposée pour une infraction au Règlement sur les véhicules tout terrain[48]. La F.C.M.Q. a aussi proposé certaines normes visant la sécurité de ses membres.

Au niveau des véhicules tout terrain, certains clubs ont demandé une législation afin d'encadrer l'utilisation de ces véhicules. Ils ont aussi demandé l'aménagement de sentiers et ce, tout en respectant les schémas d'aménagement des municipalités régionales de comté. De plus, la sécurité et le développement de l'activité sont des éléments considérés comme importants.

- autres

L'Union des producteurs agricoles, en tant que représentant des agriculteurs québécois, a fait des représentations relativement aux questions sécuritaires et plus particulièrement, concernant le volet de l'encadrement qu'elle trouve insuffisant. Son intérêt découle du fait que les propriétés des agriculteurs sont régulièrement choisies comme terrain de jeux par les adeptes des véhicules tout terrain. Elle demande un remède efficace aux problèmes rencontrés.

Les compagnies de chemins de fer et les exploitants de matériel ferroviaire, suite aux dommages que leur causent les véhicules hors-route, aimeraient que le Gouvernement leur donne des moyens pour empêcher la circulation de ces véhicules sur les emprises de chemin de fer.

4.2 Les démarches entreprises

Suite à ces demandes, le Gouvernement a déjà posé des gestes dans le but d'améliorer la situation. Ainsi, au niveau de la motoneige, le montant de l'amende de 10 $ pour une infraction au Règlement sur la motoneige[49] n'avait pas été réajusté depuis 1972, date d'entrée en vigueur du règlement. Une modification au Code de la sécurité routière[50] a été apportée afin d'augmenter le montant de cette amende pour le rendre égal à celui imposé pour une infraction au Règlement sur les véhicules tout terrain[51], soit une amende de 100 $ à 200 $. Cette modification est en vigueur depuis le 23 décembre 1988.

Au niveau des véhicules tout terrain, un règlement a été adopté par le Gouvernement et est en vigueur depuis février 1988. D'autre part, le ministère des Transports, de concert avec la Régie de l'assurance automobile du Québec, la Régie de la sécurité dans les sports, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, le ministère du Loisir de la Chasse et de la Pêche et le ministère de l'Environnement a fait effectuer une étude sur l'implantation de lieux de pratique à l'usage des véhicules tout terrain. Le rapport final de cette étude a été présenté aux intéressés en novembre 1988.

4.3 La législation et la réglementation existantes

4.3.1 Québec

- la motoneige

Comme mentionné précédemment, le Règlement sur la motoneige[52] est le document qui encadre l'utilisation des motoneiges au Québec. Depuis son adoption en 1972, en vertu de la Loi sur les transports[53] et du Code de la route[54] d'alors, il a été amendé à plusieurs reprises. Dans sa version actuelle, il comporte des normes de construction, d'utilisation, de garde, d'entretien, de propriété et de possession.

Au chapitre des normes de construction du véhicule et du traîneau, celles-ci existent dans le but d'accroître la sécurité des utilisateurs. Ainsi, le règlement prévoit le type, la quantité, la situation, la couleur et l'intensité lumineuse minimale des composantes du système d'éclairage que l'on doit retrouver sur les motoneiges et les traîneaux. Le règlement comporte aussi des normes régissant le numéro d'identification du véhicule, le recouvrement des parties mobiles dangereuses du véhicule, les commandes du moteur, les poignées et les freins du véhicule, les points d'attache sur les

remorques de motoneige et la barre de remorque du traîneau. Il réglemente également le bruit émis par la motoneige et stipule enfin qu'il n'est pas possible de changer les composantes du véhicule si ce n'est en le munissant des éléments structurels et accessoires prévus au règlement. Tout véhicule doit être maintenu en bon état de fonctionnement.

De plus, ce règlement prévoit des normes relatives aux refuges et aux sentiers, notamment, la signalisation, les dimensions, le tracé et les traverses de chemins publics.

Au chapitre relatif aux normes d'utilisation, toujours dans un but de sécurité, il est défendu à un motoneigiste de circuler sur un chemin à accès limité, sur une autoroute ou sur tout autre chemin public excepté dans certaines circonstances précisées dans le règlement. Les motoneigistes ont cependant accès aux sentiers spécialement aménagés et agréés s'ils sont membres d'un club ou s'ils obtiennent un laissez-passer.

Le règlement prévoit aussi des normes de conduite notamment l'obligation de tenir allumés, en tout temps, les phares avant et les feux arrière du véhicule et l'obligation d'immobiliser celui-ci juste avant de traverser un chemin public ou une voie ferrée. Ce règlement édicte différentes normes de circulation et requiert le port d'un casque protecteur conforme aux normes citées. Certaines interdictions complètent les normes de circulation, notamment, l'interdiction de poursuivre, mutiler ou tuer un animal avec un véhicule, d'être en possession d'une arme à feu chargée et de conduire ou d'avoir la garde d'une motoneige sous l'influence de l'alcool ou d'une drogue.

Le règlement traite également des fonctions d'un officier de sécurité. Ce dernier est une personne autorisée par un exploitant de sentiers de motoneige dont les fonctions consistent principalement à vérifier le permis de conduire, le certificat d'immatriculation et la carte de membre, à s'assurer du respect des mesures de sécurité et de l'application du règlement en ce qui concerne la pratique du sport de la motoneige, et qui est habilitée à dresser des constats d'infractions et à fournir toute information pertinente relative au club auquel elle appartient.

Pour sa part, le Code de la sécurité routière[55], outre le fait qu'il permet la pérennité du Règlement sur la motoneige[56] malgré le remplacement du Code de la route[57], prévoit l'immatriculation obligatoire pour tous les véhicules routiers, ce qui inclut les motoneiges.

Des dispositions applicables aux motoneiges se retrouvent également dans la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune[58]. Ainsi, à l'instar de ce qui est prévu dans le Règlement sur la motoneige[59], il est interdit de pourchasser, mutiler ou tuer volontairement un animal avec une motoneige. Il est également interdit de tirer avec une arme à feu, un arc ou une arbalète à partir d'un tel véhicule ou d'être en possession d'une arme à feu chargée, ou la nuit, d'une arme à feu non chargée à bord d'un tel véhicule.

Par ailleurs, les articles 110 paragraphes 4 et 6, 121 paragraphe 5 et 125 paragraphe 4 de cette même loi de même que l'article 9 f) de la Loi sur les parcs[60] prévoient des pouvoirs réglementaires en matière d'accès ou d'utilisation de véhicules à des fins récréatives dans les réserves fauniques, dans les zones d'exploitation contrôlée et les refuges fauniques. De plus, la Loi sur les abus préjudiciables à l'agriculture[61] prévoit une amende lorsqu'une personne entre sur des terrains, grèves ou battures sans l'autorisation du propriétaire.

Le Règlement sur les zones d'exploitation contrôlée[62] permet d'utiliser une motoneige dans une zone d'exploitation contrôlée à la condition que ce ne soit pas à des fins de compétition, de course ou de rallye.

- les véhicules tout terrain

À l'exception du Règlement sur les véhicules tout terrain[63] entré en vigueur le 11 février 1988, très peu de dispositions régissent l'utilisation des véhicules tout terrain au Québec. Tout d'abord, le Code de la sécurité routière[64], outre le pouvoir d'encadrement réglementaire pour les véhicules de loisir, prévoit l'immatriculation obligatoire pour tous les véhicules routiers, ce qui inclut les véhicules tout terrain.

Les dispositions applicables à la motoneige contenues dans la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune[65], la Loi sur les parcs[66] et la Loi sur les abus préjudiciables à l'agriculture[67] et mentionnées précédemment s'appliquent aussi aux véhicules tout terrain.

Le Règlement sur les zones d'exploitation contrôlée[68] en vigueur depuis février 1989 permet d'utiliser un véhicule tout terrain dans une telle zone. Toutefois, les gestionnaires de ces territoires peuvent, par règlement, prohiber l'usage à des fins récréatives d'un véhicule tout terrain sur tout le territoire ou une partie du territoire qu'ils déterminent et pendant la période qu'ils déterminent à certaines conditions. Plusieurs zones d'exploitation contrôlée ont ce type de règlement en vigueur sur leur territoire.

Le Règlement sur les véhicules tout terrain[69] est donc venu combler pour ainsi dire un vide juridique au niveau de l'utilisation des véhicules tout terrain. Ce règlement vise à accroître la sécurité de l'utilisateur et à limiter les effets nuisibles des véhicules tout terrain sur la paix publique. Il comporte des règles relatives à l'utilisation et à la circulation des véhicules.

Il définit le véhicule tout terrain comme "un véhicule de promenade à deux roues ou plus, conçu pour la conduite sportive en dehors d'un chemin public et dont la masse nette n'excède pas 450 kg".

Les règles relatives à l'utilisation de ces véhicules ont pour but la sécurité des usagers. Ainsi, l'âge de conduite est fixé à 14 ans avec une exception pour les 12 à 14 ans sur des "véhicules d'apprentissage" spécialement conçus à cette fin. De plus, tout conducteur doit porter un casque conforme aux normes de même que des chaussures. Il ne peut transporter de passager à moins que son véhicule ne soit muni d'un siège permanent destiné à cet effet. Il doit maintenir allumé le phare blanc de son véhicule et ne doit pas modifier, enlever ou mettre hors d'usage un équipement ou accessoire installé par le fabricant sauf si un tel véhicule est conduit sur une piste de compétition reconnue.

Un véhicule tout terrain ne peut être conduit sur la chaussée d'un chemin public, ni sur l'emprise et le fossé de ce chemin excepté dans certains cas précis. De plus, un conducteur doit obtenir l'autorisation expresse du propriétaire ou du locataire d'une propriété privée avant d'y circuler.

En terminant, il est défendu de monter ou descendre d'un véhicule en marche, s'y accrocher ou s'y agripper, prendre place dans une remorque ou semi-remorque tirée par un véhicule tout terrain ou y consommer des boissons alcoolisées.

4.3.2 Ailleurs au Canada

- fédéral

Le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles[70] contient quelques dispositions relatives aux motoneiges et aux traîneaux de motoneige. Outre l'obligation d'avoir un numéro d'identification sur le véhicule, le règlement prévoit les dispositifs d'éclairage requis de même que l'intensité lumineuse de ces dispositifs. Il comporte aussi des dispositions régissant le bruit émis par le véhicule, le recouvrement des parties mobiles dangereuses, les freins de service, les réservoirs d'essence, les poignées, les commandes du moteur, les points d'attache sur les remorques de motoneige et la barre de remorque de traîneau.

En ce qui concerne les véhicules tout terrain, le règlement fédéral possède très peu de dispositions. Jusqu'à tout récemment, la seule norme existante obligeait les motocyclettes de compétition à avoir un numéro d'identification.

Le 1er septembre 1988, des modifications[71] à ce règlement sont entrées en vigueur. Par ces modifications, le Gouvernement fédéral a établi une nouvelle catégorie de véhicules, soit la motocyclette à usage restreint. Cette catégorie inclut notamment les motocyclettes de compétition et les véhicules tout terrain. Outre l'obligation d'apposer un numéro d'identification, le fabricant de ce type de véhicule devra maintenant apposer d'une façon inamovible, à l'endroit où la marque nationale doit être fixée sur le véhicule, une étiquette portant une déclaration de conformité. De plus, une motocyclette à usage restreint, autre qu'une motocyclette de compétition, devra être munie des réflecteurs prescrits.

- autres provinces

Plusieurs provinces canadiennes ont en vigueur sur leur territoire des dispositions législatives et réglementaires qui s'appliquent tant pour les motoneiges que pour les véhicules tout terrain. Il s'agit de la Nouvelle-Ecosse[72], du Nouveau-Brunswick[73], de l'Alberta[74], de la Colombie-Britanique[75], de l'Ile-du-Prince-Edouard[76], du Manitoba[77] et de Terre-Neuve[78]. Pour leur part, l'Ontario[79] et la Saskatchewan[80] ont une loi distincte pour les motoneiges et pour les véhicules tout terrain. Il faut cependant mentionner que les dispositions en vigueur en Colombie-Britanique ne sont actuellement pas applicables aux véhicules tout terrain puisqu'aucun règlement ne vient désigner ce type de véhicule comme véhicule tout terrain.

De nombreuses dispositions sont communes à la plupart de ces lois. Ainsi en est-il de l'interdiction de circuler sur les chemins publics sauf en certaines circonstances précisées et sauf pour les traverser selon la procédure prescrite. La plupart des lois prévoient aussi l'obligation d'enregistrer, d'immatriculer et d'assurer les véhicules tout terrain. Certaines lois prévoient l'obligation de détenir un permis de conduire pour traverser une route, l'obligation de porter un casque protecteur et la mention de certaines pièces d'équipement obligatoires. Il est aussi mentionné

l'obligation de conduire prudemment et dans certains cas, des règles de conduite sont décrites.

L'âge requis pour la conduite de ces véhicules est variable. Cependant, un enfant de moins de 14 ans devra généralement conduire un véhicule tout terrain ou une motoneige sur un terrain privé et sous la surveillance d'un adulte. Une seule province, l'Île-du-Prince-Edouard, prévoit qu'un enfant âgé de moins de 10 ans ne peut conduire un véhicule tout terrain alors que les autres provinces n'ont aucune limite de ce genre en autant que les conditions précitées sont respectées.

Diverses autres dispositions se retrouvent dans certaines de ces lois. Ainsi, on peut retrouver, entre autres, des dispositions relativement aux limites de vitesse, aux heures de conduite, à l'obligation de suivre un cours de formation pour les conducteurs juvéniles ou en l'absence de tout autre permis de conduire, à la procédure à suivre lors d'un accident, lors d'une vente, aux pouvoirs des agents de la paix chargés de faire respecter la loi ou des municipalités et à l'existence du droit de saisir un véhicule.

5. LES SOLUTIONS POSSIBLES

5.1 Statu quo

Actuellement, sur le plan législatif et réglementaire, le Gouvernement intervient très peu dans le domaine des véhicules hors-route. Deux règlements sont en vigueur, soit celui sur les motoneiges[81] et celui sur les véhicules tout terrain[82].

Une des solutions possibles face aux problèmes soulevés par les véhicules hors-route est le statu quo. Cette solution consisterait à ne rien faire de plus que ce qui existe actuellement et laisser les intéressés s'organiser eux-mêmes et s'auto-contrôler comme c'est le cas pour les adeptes de la motoneige où il y a eu une prise en charge par le milieu.

5.2 Mesures préventives et auto-contrôle

Une intervention mineure de l'État consisterait à établir certaines dispositions supplémentaires visant la sécurité des utilisateurs telles la formation, l'équipement sécuritaire et les règles de conduite. L'emphase serait donc mise sur la prévention. Le contrôle serait laissé au milieu; le regroupement à l'intérieur de clubs et la circulation sur un réseau de sentiers seraient privilégiés.

5.3 Mesures préventives et curatives

Outre des mesures préventives visant la sécurité des utilisateurs, la paix publique et le respect de l'environnement, des mesures de contrôle seraient adoptées afin d'inciter au respect des règles établies. Ainsi, des pouvoirs spéciaux de contrôle pourraient être donnés aux municipalités ou à certaines personnes spécialement désignées. De plus, les recours des personnes lésées par l'utilisation des véhicules hors-route pourraient être facilités.

5.4 Mesures curatives et coercitives

Dans cette dernière solution possible, bien que certaines mesures préventives pourraient être adoptées, l'emphase serait mise davantage sur le contrôle et les recours en justice. Il existerait de nombreuses mesures coercitives et un nombre important de gens seraient habilités à surveiller les utilisateurs.

6. LA SOLUTION PRIVILÉGIÉE

Le statu quo ne peut être retenu comme solution puisqu'actuellement, l'ampleur du problème demande une intervention supplémentaire du Gouvernement. D'autre part, en ajoutant des mesures préventives et en laissant les utilisateurs s'auto-contrôler, le problème ne serait pas réglé dans son entier. En effet, afin de s'assurer du respect des règles établies, un certain contrôle est nécessaire. Toutefois, n'instaurer que des mesures curatives et coercitives ne réglerait pas toute la situation puisque l'origine du problème ne serait pas prise en considération.

Dès lors, le niveau d'intervention le plus efficace pour rejoindre les objectifs mentionnés plus tôt est une intervention comportant à la fois des mesures préventives et des mesures curatives. Cette solution est la plus souhaitable puisqu'elle permet une bonne implication des milieux concernés et qu'elle donne aussi certains pouvoirs de contrôle afin d'inciter les gens au respect des règles établies. Elle est relativement simple à réaliser puisqu'elle permet de composer avec ce qui existe déjà et d'étendre des systèmes déjà éprouvés afin d'obtenir un contrôle adéquat.

6.1 Législation

Compte tenu de l'ampleur du phénomène des véhicules hors-route, le moyen le plus approprié pour apporter une solution globale et encadrer valablement l'utilisation de ces véhicules serait l'adoption d'une loi. Ce choix démontre l'importance accordée par le Gouvernement à ce phénomène.

On constate que plusieurs des problèmes reliés aux véhicules hors-route sont communs tant aux motoneiges qu'aux véhicules tout terrain. De plus, ces problèmes sont présents peu importe l'utilisation qui est faite de ces véhicules, que ce soit à des fins de loisir, de compétition ou de travail.

Pour des fins de compréhension, la loi devrait couvrir l'ensemble des véhicules hors-route afin d'apporter une solution globale au phénomène engendré par ces véhicules. Aussi, il y aurait lieu de regrouper dans ce

même texte législatif les dispositions existantes dans d'autres lois et règlements provinciaux de façon à ce que l'utilisateur d'un véhicule hors-route de même que tout citoyen intéressé par la question puissent retrouver facilement les informations qu'ils veulent obtenir à ce sujet.

6.2 Autres moyens

Outre un texte législatif portant sur les véhicules hors-route, d'autres moyens peuvent être mis de l'avant afin de réduire les problèmes engendrés par l'utilisation de ce type de véhicules.

Ainsi, il y aurait lieu de favoriser le développement d'un réseau de sentiers à l'usage des véhicules tout terrain et le maintien du réseau à l'usage des motoneiges. Pour ce faire, une corporation de gestion des sentiers pourrait être formée pour chacun des deux types de véhicules concernés, soit les motoneiges et les véhicules tout terrain. Chaque corporation serait soutenue financièrement par un fonds et elle aurait pour mandat la gestion et le développement des sentiers à l'usage des véhicules tout terrain ou des motoneiges. Les sources principales de financement de chacun de ces fonds seraient l'industrie manufacturière des véhicules tout terrain ou des motoneiges, les utilisateurs par le biais d'une cotisation spéciale prélevée lors de l'immatriculation des véhicules, les fédérations reconnues, de même que les amendes perçues suite à l'émission d'un billet d'infraction par un officier de sécurité, un agent de conservation de la faune ou une personne spécialement désignée par une compagnie de chemin de fer. La mise sur pied de ces fonds pourrait être assurée par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

7. LES MESURES

Face à l'ampleur du phénomène des véhicules hors-route et compte tenu de plusieurs aspects positifs dans le dossier des véhicules tout terrain qui font en sorte qu'on ne peut rejeter ce progrès technologique, le Gouvernement du Québec se doit d'adopter une orientation précise en fonction de ses objectifs.

En effet, on ne peut nier le grand attrait des véhicules hors-route pour les sportifs, ni ignorer les retombées économiques reliées à ces véhicules, que ce soit en matière de développement régional et touristique que de création d'emplois.

Dans ce contexte, les mesures qui suivent, si elles sont pleinement appliquées, permettraient d'apporter une solution globale au phénomène des véhicules hors-route.

7.1 Les mesures préventives

7.1.1 La sécurité

Compte tenu du taux élevé de décès et de blessures occasionnés par l'utilisation des véhicules hors-route, une loi devrait imposer des équipements de sécurité, que ce soit des composantes devant être ajoutées aux véhicules ou encore des vêtements de protection.

Ainsi, au niveau des vêtements de protection, il y aurait lieu de maintenir ceux qui sont déjà exigés dans la réglementation existante et obliger en plus le port de lunettes protectrices. De plus, tout véhicule devrait être muni de feux arrière et de phares avant pour être facilement visible tant le jour que la nuit. Toute modification au véhicule ne devrait pas altérer sa destination première. Une modification devrait être faite avec le matériel de transformation fourni par le manufacturier qui garantirait par écrit que l'installation de ce matériel ne diminuera pas la stabilité et la sécurité du véhicule d'origine.

Toujours dans un but de sécurité, l'âge minimum de 14 ans requis dans le Règlement sur les véhicules tout terrain[83] pour la conduite d'un tel véhicule devrait s'étendre à la conduite des motoneiges, que ce soit à des fins de loisir ou de compétition. En effet, dans tous les cas, ces véhicules ne sont pas des jouets et les jeunes enfants n'ont souvent pas la force physique nécessaire pour les conduire et les contrôler en toutes circonstances.

Aussi, à l'instar des sentiers de motoneige, une signalisation devrait être installée sur tous les sentiers à l'usage des véhicules tout terrain. Une signalisation uniforme et simple aurait pour but d'accroître la sécurité des utilisateurs sur les sentiers. Elle dirigerait et rassurerait les usagers en donnant des indications ou des renseignements utiles et en signalant les dangers.

L'interdiction de circuler sur les chemins publics sauf pour les traverser à angle droit ou en certaines circonstances précises devrait être maintenue mais nuancée afin de tenir compte de la situation particulière engendrée par l'utilisation des véhicules à des fins utilitaires. Ainsi, une exemption devrait permettre aux travailleurs tels les agriculteurs d'emprunter l'emprise d'un chemin public, autre qu'une autoroute et un chemin à accès limité, sur la plus courte distance possible lorsque ceci est nécessaire dans le cadre de leur fonction.

Les normes précitées visent principalement l'utilisation récréative des véhicules hors-route. Dans le cas de la compétition, des altérations au véhicule pourraient être apportées en autant que celles-ci soient conformes aux normes contenues dans la réglementation d'une fédération reconnue par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Ces véhicules modifiés pour la compétition pourraient être utilisés sur les sentiers, à des fins d'entraînement, à la condition d'avoir obtenu l'autorisation expresse du club ou du propriétaire du lieu de pratique, d'avoir apposé sur le véhicule de compétition une vignette attestant que le véhicule est conforme aux normes de modification pour fins de compétition de la fédération et d'avoir apposé sur le véhicule une plaque d'immatriculation émise par la Régie de l'assurance automobile du Québec. Un tel véhicule pourrait être utilisé tant le jour que le soir à la condition que dans ce dernier cas, une lumière artificielle assure une visibilité convenable.

De plus, il y a lieu de constater que la grande majorité des accidents avec un véhicule hors-route sont dus à l'inexpérience du conducteur. Ainsi, un cours portant sur les règles de sécurité qu'un conducteur doit respecter dans l'utilisation de son véhicule, expliquant les dispositions de la législation et de la réglementation existantes de même que les normes relatives à la signalisation et sensibilisant l'utilisateur d'un véhicule hors-route au respect de la propriété privée et de l'environnement pourrait être obligatoire pour les conducteurs qui ne détiennent aucun permis de conduire émis par la Régie de l'assurance automobile du Québec, quelle qu'en soit la classe.

Enfin, la loi devrait prévoir différents pouvoirs réglementaires permettant d'interdire la modification d'un véhicule hors-route de façon a ce qu'il transporte plus de personnes que le nombre pour lequel il a été conçu par le manufacturier, de déclarer certains véhicules hors-route dangereux et d'en restreindre l'utilisation à certains endroits spécialement aménagés, de définir un tel endroit ou de déléguer ce pouvoir à une fédération reconnue, de limiter l'utilisation de certains véhicules hors-route à des fins précises et à certains conducteurs, d'obliger le port de d'autres éléments de sécurité et de permettre l'utilisation de certaines remorques pour le transport de passagers quand celles-ci sont spécialement conçues à cet effet par le manufacturier et que la Régie de l'assurance automobile du Québec et le Gouvernement fédéral les ont approuvées.

Afin de s'assurer que ces nouvelles dispositions sont adéquates et afin de pouvoir les ajuster en cas de besoin, il y aurait nécessité d'établir un système de cueillette de données complet et efficace. Un tel système pourrait utiliser, suite à des ajustements mineurs, les données déjà disponibles dans les centres hospitaliers et dans les centres locaux de services communautaires. Afin de compléter ce tour d'horizon, le système informatique de la Commission de la Santé et de la Sécurité du Travail du Québec et celui du Bureau du coroner pourraient être ajustés afin d'être compatibles. A titre d'exemple, comme la définition de véhicule tout terrain dans les fichiers informatiques de la Commission de la Santé et de la Sécurité du Travail du Québec n'est pas la même que celle de la Régie de l'assurance automobile du Québec, il n'est pas possible de comparer leurs données. Une base commune permettrait des extrants pour brosser un tableau complet des accidents et collisions survenus dans l'utilisation, à des fins récréatives et de travail, des véhicules hors-route.

7.1.2 La paix publique et le respect de la propriété

Il a été mentionné que les véhicules tout terrain et autres véhicules hors-route polluaient l'environnement par le bruit. Conséquemment, la puissance sonore de tous les véhicules hors-route, qu'ils soient utilisés à des fins récréatives ou de travail, devrait être limitée. Ainsi, une norme relative à l'émission du bruit ne devrait pas être plus tolérante que celle qui s'applique aux véhicules circulant sur les chemins publics sauf pour les véhicules de compétition. Dans ce cas, le bruit semble souvent être un attrait additionnel au spectacle. Aussi, il devrait être toléré jusqu'au point où il pourrait affecter l'oreille humaine et plus particulièrement, celle du conducteur.

Par ailleurs, à l'instar des dispositions en vigueur pour les motoneiges et toujours dans le but de préserver la paix publique, les véhicules tout terrain ne devraient pas pouvoir circuler à moins de 30 mètres d'une habitation.

D'autre part, la loi devrait prévoir le pouvoir réglementaire d'imposer aux propriétaires de certaines catégories de véhicules hors-route, l'obligation de détenir une assurance responsabilité garantissant l'indemnisation des dommages causés par leur véhicule, et de fixer le montant de la couverture ainsi requise. Les propriétaires de tels véhicules auraient alors à fournir annuellement une preuve d'assurabilité à la Régie de l'assurance automobile du Québec pour obtenir leur plaque d'immatriculation.

7.1.3 La protection du patrimoine, de la flore et de la faune

Le principe de la protection du patrimoine, de la flore et de la faune ne diffère en rien, fondamentalement, des objectifs de protection de la paix publique et de la propriété qui ont déjà été discutés dans ce chapitre.

Cependant, il y a lieu de constater que contrairement à la réaction des gens face aux dommages causés à la propriété privée, peu de citoyens se sentent préoccupés par des infractions qui endommagent le bien public. Aussi devrait-on, en plus des mesures de contrôle envisagées, mettre encore plus l'accent sur la prévention car une amende ne saurait réellement et à elle seule, réparer les préjudices que peuvent causer les véhicules hors-route.

Dans ce contexte, tout en respectant le principe de la liberté d'expression dans le domaine économique et en reconnaissant le droit des manufacturiers et des commerçants de promouvoir la vente de leurs produits, la loi devrait accorder au ministre de l'Environnement le pouvoir de s'adresser aux tribunaux. Ce pouvoir permettrait d'obtenir des dommages exemplaires de tout manufacturier ou commerçant qui ferait paraître ou autoriserait la parution, dans tout média, d'une publicité à but commercial encourageant, sciemment ou non, l'utilisation d'un véhicule hors-route au détriment de la protection du patrimoine, de la flore et de la faune.

Afin d'apporter une aide aux manufacturiers et commerçants dans l'élaboration de leur publicité, ceux-ci pourraient au préalable s'adresser à la Direction des communications et de l'éducation du ministère de l'Environnement afin d'obtenir l'opinion de celle-ci quant à l'impact de leur publicité à but commercial sur la préservation du patrimoine, de la flore et de la faune.

De plus, dans un souci de prévention, la loi devrait prévoir qu'un avis devra être obtenu du ministère de l'Environnement relativement au tracé de tout sentier ou lieu de pratique pour motoneiges ou véhicules tout terrain. Le Ministère s'assurerait que le tracé projeté ne constitue pas un risque pour la flore et la faune.

7.1.4 Le développement harmonieux de la pratique récréative et de la pratique sportive

En ce qui a trait au développement de la pratique récréative, le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche a, par le passé, fait de nombreux efforts afin de participer à l'organisation et au financement des activités des motoneigistes québécois. Les efforts du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche ont si bien porté fruits qu'il est maintenant convenu de parler des retombées de l'or blanc au Québec. Non seulement les utilisateurs trouvent un grand plaisir à parcourir les kilomètres de sentiers mais encore, la mise en place d'un réseau structuré attire de nombreux touristes et favorise la construction, la vente et l'entretien des motoneiges.

Aussi, il y a lieu que les efforts déjà faits se continuent en matière de motoneige et que ce modèle bien établi soit adapté aux particularismes des véhicules tout terrain.

Il faut comprendre toutefois que malgré tout effort gouvernemental, l'industrie des véhicules tout terrain ne peut s'attendre à ce que le Gouvernement lui apporte toutes les solutions. Elle devra elle-même être partie d'une solution globale en contribuant à financer et à développer de façon homogène la structure institutionnelle de cette activité.

Dans ce contexte, le Gouvernement envisage la possibilité d'établir une aide financière destinée au fonctionnement des fédérations de clubs de motoneiges ou de véhicules tout terrain reconnues par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

En ce qui a trait au développement sportif, il a été dit que le Gouvernement devait disposer du pouvoir de déclarer certains véhicules hors-route dangereux et d'en restreindre l'utilisation à certains endroits spécialement aménagés. Plus précisément, un tel pouvoir devrait relever directement de la Régie de la sécurité dans les sports tant sous l'aspect de la pratique sportive que de la pratique récréative. Cette même Régie aurait le devoir de reconnaître les fédérations sportives. Il est à noter que ce pouvoir de la Régie serait le pendant de celui du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche en matière d'accréditation de fédération préoccupée par la pratique récréative ou de loisir. Toutefois, le fait pour une fédération d'être reconnue par la Régie de la sécurité dans les sports ne porterait pas atteinte à son droit d'être reconnue par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche si elle se préoccupe tant du volet récréatif que sportif des véhicules.

De plus, toute compétition devrait être sanctionnée par une fédération ayant un règlement approuvé par la Régie de la sécurité dans les sports. Ce règlement pourrait contenir des dispositions spécifiques concernant le participant, sa formation, son équipement, son véhicule ainsi que des normes de sécurité en compétition et entraînement.

7.2 Les mesures curatives

7.2.1 Le contrôle

Quelle que soit la qualité et l'étendue des droits fondamentaux que pourrait accorder une législation sur les véhicules hors-route, ils ne seront que voeux pieux si des mécanismes de contrôle adéquats ne sont pas mis en place. En effet, malgré leur bon vouloir, les corps policiers ne peuvent être les seuls sur qui repose l'obligation d'assurer le respect de la législation et de la réglementation en matière de véhicules hors-route. Ils ne disposent pas des équipements nécessaires pour patrouiller hors-route et n'ont pas les effectifs en nombre suffisant pour ce faire.

De plus, l'acuité des problèmes causés par les véhicules hors-route varie grandement d'une région à l'autre. La solution, afin d'être globale, devrait donc viser à assurer une protection minimale à l'échelle du Québec et la possibilité pour certains intervenants régionaux d'ajouter à cette protection selon l'intérêt qu'ils voudront bien lui consacrer.

- normes minimales

Au niveau provincial, des pouvoirs précis devraient être accordés aux corps policiers afin qu'ils puissent pénétrer sans mandat sur une propriété privée lorsqu'il y a violation des dispositions réglementaires ou législatives relatives aux véhicules hors-route.

De plus, les infractions commises par le conducteur d'un véhicule hors-route devraient, par la loi, être imputées conjointement et solidairement à la personne dont le nom apparaît sur le certificat d'immatriculation du véhicule. Ceci aurait pour effet d'augmenter la responsabilité des propriétaires.

Enfin, lorsque le conducteur d'un véhicule hors-route est un jeune de moins de 14 ans, le véhicule devrait être immédiatement saisi et ce, sans qu'un mandat de perquisition soit nécessaire. Une exception à cette règle devrait être prévue pour les enfants âgés entre 12 et 14 ans lorsqu'il s'agit d'un véhicule d'apprentissage conduit sur la propriété privée des parents ou du tuteur de l'enfant ou sur une piste spécialement aménagée à cette fin, lorsque l'enfant est sous la surveillance d'un adulte et, dans le cas d'un véhicule tout terrain, lorsque le véhicule est muni d'un dispositif spécial permettant à l'adulte qui surveille l'enfant d'immobiliser le véhicule à distance. Les frais de saisie et de remisage seraient à la charge du propriétaire.

Le même pouvoir de saisie sans mandat de perquisition devrait pouvoir être exercé lorsqu'un véhicule hors-route n'est pas immatriculé. Le véhicule serait alors remisé et pour en reprendre possession, le propriétaire devrait y apposer une plaque d'immatriculation.

Au niveau de la motoneige, il existe déjà un système de contrôle souple dont le modèle pourrait être étendu afin de contrôler non seulement les motoneiges mais aussi les motocyclettes hors-route, les trois-roues et les quatre-roues.

Depuis 1974, des officiers de sécurité patrouillent les sentiers de motoneige de clubs qui relèvent de la Fédération des clubs de motoneigistes (F.C.M.Q.) Inc.. Leurs pouvoirs et habilitations sont prévus dans le Règlement sur la motoneige(84). Ainsi, ils sont chargés, entre autres, de faire respecter les dispositions réglementaires sur les sentiers et à cet effet, ils sont habilités à dresser des constats d'infractions. Ils ne sont cependant pas des agents de la paix ou des policiers. De plus, on fait souvent appel à eux pour des opérations de secours. La F.C.M.Q. a mis sur pied un cours de formation pour ces officiers de sécurité. Ce cours est donné par la Fédération avec l'appui de la Sûreté du Québec et du ministère de la Justice.

Un tel système d'officiers de sécurité pourrait aussi être mis en place pour contrôler les sentiers de véhicules tout terrain de clubs qui relèvent d'une fédération reconnue. Les officiers de sécurité affectés tant à la motoneige qu'aux véhicules tout terrain auraient le pouvoir d'intercepter les contrevenants et leur émettre un billet d'infraction. Ils seraient assermentés et ils porteraient un insigne distinctif. Ils auraient le pouvoir de saisir sans mandat un véhicule non immatriculé ou conduit par un enfant de moins de 14 ans et de le remiser aux frais du propriétaire.

Dans l'exercice de leurs fonctions, les officiers de sécurité pourraient avoir sur leur véhicule un gyrophare rouge amovible. Les gyrophares seraient numérotés et seraient la propriété de chaque club qui devrait en tenir un inventaire en tout temps. Les gyrophares devraient être remis au club quand ils ne sont pas utilisés pour patrouiller.

Les officiers de sécurité devraient faire rapport de tout billet d'infraction émis et seraient responsables du nombre de billets dont ils auraient la possession.

Les officiers de sécurité relèveraient, en matière de responsabilité, du club pour lequel ils patrouillent. À cet effet, et pour couvrir toute réclamation suite à un événement qui engagerait la responsabilité du club, tous les clubs membres d'une fédération reconnue par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche devraient détenir une assurance responsabilité d'un minimum de 1 000 000 $.

D'autre part, dans les zones d'exploitation contrôlées, dans les réserves fauniques ou dans tout autre endroit où un agent de conservation de la faune a juridiction, ce dernier pourrait contrôler l'utilisation des véhicules hors-route. Ainsi, à ses pouvoirs déjà existants en vertu de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune[85], un agent aurait le pouvoir, entre autres, de saisir sans mandat un véhicule non immatriculé ou conduit par un enfant de moins de 14 ans. Il pourrait aussi émettre un billet d'infraction à une personne circulant sans droit sur le territoire sous sa juridiction.

De plus, sur les territoires sous le contrôle des compagnies de chemins de fer à charte ou exploitant du matériel ferroviaire, certains employés spécialement désignés par les autorités de la compagnie pourraient avoir le pouvoir de contrôler la circulation des véhicules hors-route sur le territoire sous leur juridiction. Ainsi, ces personnes auraient le pouvoir d'intercepter les individus circulant sans droit sur le territoire sous leur juridiction, d'émettre des billets d'infraction et de saisir sans mandat les véhicules non immatriculés ou conduits par un enfant de moins de 14 ans.

- normes additionnelles

Plusieurs municipalités, de par leur particularisme géographique, sont plus affectées par l'ensemble du phénomène des véhicules hors-route. La solution à leur problème ne pourra être réellement atteinte que si elles s'impliquent concrètement. Ainsi, la loi devrait prévoir des pouvoirs aux municipalités leur permettant d'apporter leur propre solution. Elles devraient pouvoir réglementer la circulation des véhicules hors-route sur leur territoire.

Enfin, les municipalités devraient disposer du pouvoir d'habiliter des personnes spécialement désignées à appliquer la législation et la réglementation relatives aux véhicules hors-route. Ces personnes, qui devraient porter dans leur fonction un insigne distinctif, pourraient être soit des employés de la municipalité, soit des agences de sécurité engagées contractuellement à ces fins. Afin de défrayer les coûts d'une implication additionnelle, toute municipalité devrait pouvoir disposer pour son compte propre, des amendes perçues des contrevenants lors de l'émission de billets d'infractions par ses policiers municipaux ou par les personnes qu'elle a spécialement désignées pour appliquer la législation et la réglementation relatives aux véhicules hors-route.

7.2.2 les recours

Il a été mentionné que les conducteurs de véhicules hors-route se préoccupaient peu de la notion de propriété privée et qu'ils empruntaient sans autorisation les terres privées et les sentiers de motoneige. Afin de sensibiliser davantage les conducteurs et d'offrir un recours civil réel aux propriétaires lésés, la loi devrait prévoir une présomption que l'utilisateur d'un véhicule hors-route est responsable d'un dommage causé à une propriété où il a circulé sans autorisation, en autant que le propriétaire puisse prouver la présence de ce véhicule sur sa propriété et que son action soit intentée dans les trois mois du délit. Par contre, cette disposition n'aurait pas pour effet de faire disparaître la prescription de deux ans pour dommages matériels prévue dans le Code civil sauf qu'alors, la présomption précitée n'existerait plus. Dans un cas comme dans l'autre, la loi devrait cependant prévoir des dommages-intérêts exemplaires lorsque le dommage a été commis sciemment.

Pour accompagner ces sanctions civiles et protéger adéquatement les personnes lésées par un véhicule hors-route, la loi devrait confirmer le principe d'infraction pénale lorsqu'un véhicule hors-route circule sans l'autorisation expresse du propriétaire d'un terrain. Dans ce dernier cas, il n'y aurait évidemment pas d'infraction pénale lors de l'utilisation à des fins de travail d'un véhicule hors-route lorsque cette utilisation est prévue ou autorisée par une loi particulière ou dans des cas de force majeure, lorsque cette utilisation est autorisée par un organisme public ou ses mandataires.

LISTE DES RENVOIS

(1) Loi concernant l'enregistrement des véhicules automobiles et la circulation routière, 14 Geo. V, c.24

(2) Code de la sécurité routière, L.R.Q., c.C-24.2

(3) Règlement 7 sur la motoneige, A.C. 2876-72, (1972) 104 G.O., 9408

(4) Règlement sur les véhicules tout terrain, (1988) 120 G.O. II, 815

(5) Ibid. note 2

(6) Ibid. note 2, article 4

(7) Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune, L.R.Q., c. C-61.1

(8) Loi sur le régime des eaux, L.R.Q., c. R-13

(9) Loi sur les réserves écologiques, L.R.Q., c. R-26

(10) Ibid. note 3

(11) Groupe DBSF, Implantation de lieux de pratique à l'usage des véhicules tout terrain, rapport final - novembre 1988, p. 60

(12) Ministère du Tourisme, Le tourisme hivernal des Québécois, Saison hiver 1986-87

(13) Lavoie, Jean-Guy, Le développement récréatif: Problématique et impacts, Institut pour la recherche et l'éducation en matière de conservation, Ste-Foy, décembre 1986

(14) Règlement sur la motoneige, R.R.Q., c.C-24, r.21

(15) Loi sur les transports, L.R.Q., c.T-12

(16) Code de la route, L.R.Q., c.C-24

(17) Ibid. note 16

(18) Code de la sécurité routière, L.R.Q., c. C-24.1

(19) Ibid. note 2

(20) Ibid. note 11, p. 25

(21) Gaynon, Suzanne, Principales conclusions du groupe de travail chargé de l'analyse du phénomène des véhicules tout terrain - Problématique et propositions de solutions pour en assurer l'utilisation sécuritaire, RAAQ, mars 1986, 13 p.

(22) Delisle, André et Ouimet, Gisèle, Contribution des véhicules tout terrain aux lésions corporelles: Le cas des trimotos et des quadrimotos, Département de santé communautaire, Hôtel-Dieu de Saint-Jérôme, juin 1986, 98 p.

(23) Bégin, Claude, Les véhicules hors route - État de la situation au centre hospitalier régional De Lanaudière, Département de santé communautaire De Lanaudière, mars 1988, 42 p.

(24) Charest, Solange et Hamel, Marthe, Rapport d'étude sur les traumatismes reliés aux véhicules tout terrain à trois et quatre roues, Département de santé communautaire, Centre hospitalier régional de Rimouski, septembre 1988, 74 p.

(25) Ibid. note 4

(26) Ibid. note 4

(27) Ibid. note 11, p. 25

(28) Loi sur la santé et la sécurité du travail, L.R.Q., c. S-2.1

(29) Ibid. note 22

(30) Ibid. note 11, p. 41 et ss.

(31) Ibid. note 2

(32) Ibid. note 4

(33) Statistiques du Bureau du coroner

(34) Loi sur les poursuites sommaires, L.R.Q., c. P-15

(35) Loi sur la protection de la jeunesse, L.R.Q., c. P-34

(36) Ibid. note 34

(37) Ibid. note 34

(38) Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles, C.R.C., C.1038

(39) Ibid. note 4

(40) Ibid. notes 22, 23 et 24

(41) Ibid. note 22

(42) Règlement sur les permis, R.R.Q., c. C-24.2, r.3

(43) Ibid. note 4

(44) Ibid. note 2

(45) Ibid. note 4

(46) Ibid. note 14

(47) Ibid. note 14

(48) Ibid. note 4

(49) Ibid. note 14

(50) Loi modifiant le Code de la sécurité routière, L.Q. 1988, c. 68, art. 20

(51) Ibid. note 4

(52) Ibid. note 14

(53) Ibid. note 15

(54) Ibid. note 16

(55) Ibid. note 2

(56) Ibid. note 14

(57) Ibid. note 16

(58) Ibid. note 7

(59) Ibid. note 14

(60) Loi sur les parcs, L.R.Q., c. P-9

(61) Loi sur les abus préjudiciables à l'agriculture, L.R.Q., c. A-2

(62) Règlement sur les zones d'exploitation contrôlée, (1989) 121 G.O. II, 1283

(63) Ibid. note 4

(64) Ibid. note 2

(65) Ibid. note 7

(66) Ibid. note 60

(67) Ibid. note 61

(68) Ibid. note 62

(69) Ibid. note 4

(70) Ibid. note 38

(71) DORS/88-268, 5 mai 1988

(72) The Off-Highway Vehicles Act, S.N.S. 1987, c.7

(73) Loi sur les véhicules tout terrain, L.N.B. 1985, C.A-7.11

(74) Off-Highway Vehicle Act, R.S.A. 1980, C.O-4

(75) Motor Vehicle (All terrain) Act, R.S.B.C., 1979, C.289

(76) Off-Highway Vehicle Act, R.S.P.E.I. 1974, C.O-1

(77) Loi sur les véhicules à caractère non routier, C.P.L.M., c. 031

(78) The Motorized Snow Vehicles and All terrain Vehicles Act, S.Nfld. 1973, c. 243

(79) Off-Road Vehicles Act, S.O. 1983, c. 53
Motorized Snow Vehicles Act, R.S.O. 1980, c. 301

(80) The All terrain Vehicles Act, S.S. 1988, c. A-18.02
The Snowmobile Act, R.S.S. 1978, c. S-52

(81) Ibid. note 14

(82) Ibid. note 4

(83) Ibid. note 4

(84) Ibid. note 14

(85) Ibid. note 7

MINISTERE DES TRANSPORTS
QTR A 101 022

Transports
Québec