



POUVOIR NOURRIR  
POUVOIR GRANDIR

*L'Union des producteurs agricoles*

## MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR L'UNION DES PRODUCTEURS AGRICOLES

### À LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 71, *Loi sur les véhicules hors route*

Le 11 novembre 2020



Maison de l'UPA  
555, boul. Roland-Therrien  
Bureau 100  
Longueuil (Québec) J4H 3Y9  
450 679-0530  
upa.qc.ca

ISBN 978-2-89556-211-5 (PDF)  
Dépôt légal, 4<sup>e</sup> trimestre 2020  
Bibliothèque et Archives nationales du Québec  
Bibliothèque et Archives du Canada

# Table des matières

<b>L'Union des producteurs agricoles .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Sommaire des demandes.....</b>	<b>7</b>
<b>2. Introduction.....</b>	<b>8</b>
<b>3. Utilisation des VHR par les producteurs .....</b>	<b>9</b>
3.1. Une gestion responsable du risque .....	9
3.2. Permis de conduire internationaux .....	10
<b>4. Aménagement et gestion des sentiers de VHR .....</b>	<b>10</b>
4.1. Immunité de poursuite .....	10
4.2. Cohabitation et nuisances .....	11
4.3. Accès aux sentiers.....	12
<b>5. Indemnisation pour les dommages causés par les VHR .....</b>	<b>12</b>





## L'Union des producteurs agricoles

Au fil de son histoire, l'Union des producteurs agricoles (UPA) a travaillé avec conviction à de nombreuses réalisations : le crédit agricole, le coopératisme agricole et forestier, l'électrification rurale, le développement éducatif des campagnes, la mise en marché collective, la reconnaissance de la profession agricole, la protection du territoire agricole, l'implantation de l'agriculture durable et même le développement de la presse québécoise avec son journal *La Terre de chez nous*, etc. Depuis sa fondation, l'UPA contribue donc au développement et à l'avancement du Québec.

L'action de l'UPA et de ses membres s'inscrit d'abord au cœur du tissu rural québécois. Elle façonne le visage des régions à la fois sur les plans géographique, communautaire et économique. Bien ancrés sur leur territoire, les 41 097 agriculteurs et agricultrices québécois exploitent 27 951 entreprises agricoles, majoritairement familiales, et procurent de l'emploi à plus de 55 900 personnes. Chaque année, ils investissent 645 M\$ dans l'économie régionale du Québec.

En 2019, le secteur agricole québécois a généré 9,1 G\$ de recettes, ce qui en fait la plus importante activité du secteur primaire au Québec et un acteur économique de premier plan, particulièrement dans nos communautés rurales.

Les 30 000 producteurs forestiers, quant à eux, récoltent de la matière ligneuse pour une valeur annuelle de plus de 350 M\$ générant un chiffre d'affaires de 2,5 G\$ par la transformation de leur bois.

L'action de l'UPA trouve aussi des prolongements sur d'autres continents par ses interventions dans des pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques pour défendre le principe de l'exception agricole dans les accords de commerce, ou en Afrique pour développer la mise en marché collective par l'entremise d'UPA Développement international. Maximisant toutes les forces vives du terroir québécois, l'ensemble des producteurs et productrices agricoles et forestiers a fait connaître l'agriculture et la forêt privée du Québec au Canada et au monde entier.

Aujourd'hui, l'UPA regroupe 12 fédérations régionales, 25 groupes spécialisés et compte sur l'engagement direct de plus de 2 000 producteurs et productrices à titre d'administrateurs. Elle a également mis en place plusieurs tables de travail, en l'occurrence sur la production biologique, l'horticulture et la mise en marché de proximité, où les intervenants des secteurs concernés peuvent bâtir l'avenir de façon concertée.

Pour l'UPA, POUVOIR NOURRIR, c'est nourrir la passion qui anime tous les producteurs; c'est faire grandir l'ambition d'offrir à tous des produits de très grande qualité. POUVOIR GRANDIR, c'est être l'union de forces résolument tournées vers l'avenir. **POUVOIR NOURRIR POUVOIR GRANDIR**, c'est la promesse de notre regroupement.



# 1. Sommaire des demandes

---

L'UPA demande de :

- maintenir les dispositions portant sur l'obligation d'obtention d'un permis de conduire;
- prévoir une exception afin que les personnes mineures, dans le cadre de leur travail agricole ou sylvicole, sur de courtes distances et à basse vitesse, ne soient pas tenues de porter le casque et la visière;
- maintenir l'article qui reconnaît la validité des permis de conduire internationaux;
- retirer la faute lourde de l'article 79;
- retirer de l'article 45 l'énumération des nuisances afin de laisser plus libre l'interprétation de ce que constitue une nuisance;
- modifier l'article 47 afin d'y retirer la mention « naturel » et ainsi élargir la portée à tout milieu sans égard au type;
- retirer l'interdiction d'obstruer un sentier ou d'y entraver la circulation;
- mettre à la disposition des clubs un fonds d'indemnisation afin que soient dédommagés les producteurs agricoles en cas de dommages causés par le passage d'un VHR sur leurs terres.

## 2. Introduction

---

L'UPA tient à remercier les membres de la Commission des transports et de l'environnement et le ministre des Transports de lui permettre de présenter ses commentaires relativement au projet de loi n° 71 (PL 71). Les producteurs et les productrices agricoles du Québec suivent de près le dossier de modernisation de la *Loi sur les véhicules hors route*.

Les véhicules hors route (VHR) sont importants pour l'économie québécoise. Il est estimé que plus de trois milliards de dollars sont générés annuellement par cette industrie<sup>1</sup>, dont une part importante provient de l'étranger. On compte présentement plus de 600 000 VHR immatriculés au Québec et ce nombre est en constante augmentation (+12 % entre 2011 et 2018)<sup>2</sup>. Pas moins de 33 000 km de sentiers de motoneige<sup>3</sup> et 25 000 km de sentiers de quad<sup>4</sup> sillonnent le Québec. Environ 50 % des sentiers de motoneige seraient situés sur des terres privées<sup>5</sup> et, bien qu'aucune donnée ne soit disponible pour les quads, on peut penser que la proportion est similaire. Ces sentiers, lorsque situés sur des terres privées, sont en très grande majorité aménagés sur des propriétés appartenant à des producteurs agricoles et forestiers.

Les producteurs agricoles et forestiers sont propriétaires de vastes superficies et plusieurs acceptent que soient aménagés des sentiers sur leurs terres, la plupart du temps gracieusement. Sans l'octroi de droits de passage à des clubs de VHR par les producteurs agricoles et forestiers du Québec, les retombées économiques évoquées plus haut ne seraient tout simplement pas possibles, d'où l'importance de tenir compte de leurs préoccupations dans le cadre de la refonte de la *Loi sur les véhicules hors route*.

8

Les producteurs agricoles et forestiers sont également nombreux à utiliser des VHR au quotidien. Leur milieu de travail est vaste et ces véhicules de petite taille sont particulièrement bien adaptés à certaines tâches et à certains déplacements sur la ferme.

Le présent mémoire est donc divisé en trois parties. Nous présenterons d'abord **nos observations concernant l'utilisation des VHR par les producteurs agricoles et forestiers sur leurs terres**. Nous présenterons ensuite **nos préoccupations quant à l'aménagement des sentiers et leur gestion**, et surtout, quant aux recours pouvant être intentés. Nous concluons

---

<sup>1</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS. (21 novembre 2019). *Prix de reconnaissance des bénévoles en matière de véhicules hors route – Reconnaissance et honneurs pour 30 bénévoles*. Repéré au [http://bdl.oqlf.gouv.qc.ca/bdl/gabarit\\_bdl.asp?t1=1&id=4910](http://bdl.oqlf.gouv.qc.ca/bdl/gabarit_bdl.asp?t1=1&id=4910).

<sup>2</sup> SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. *Nombre de véhicules en circulation selon le type d'utilisation et le type de véhicule, Québec, régions administratives et municipalités de résidence du propriétaire du véhicule*, 30 octobre 2019, [[https://bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/ken213\\_afich\\_tabl.page\\_tabl?p\\_iden\\_tran=REPERLZI6N739-3061348082036;-m&p\\_lang=1&p\\_m\\_o=SAAQ&p\\_id\\_ss\\_donn=718&p\\_id\\_raprt=3628#tri\\_tertr=00&tri\\_mun=aaaaa](https://bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/ken213_afich_tabl.page_tabl?p_iden_tran=REPERLZI6N739-3061348082036;-m&p_lang=1&p_m_o=SAAQ&p_id_ss_donn=718&p_id_raprt=3628#tri_tertr=00&tri_mun=aaaaa)]

<sup>3</sup> FÉDÉRATION DES CLUBS DE MOTONEIGISTES DU QUÉBEC. *Propriétaires fonciers*, [En ligne], non daté, [<https://fcmq.qc.ca/fr/clubs/proprietaires-fonciers/>].

<sup>4</sup> FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES CLUBS QUADS. *Petit guide de ce que vous devez savoir avant de prendre le sentier*, [En ligne], non daté, [<https://fqcq.wpengine.com/wp-content/uploads/bienvenue-dans-le-monde-des-vhr.pdf>]

<sup>5</sup> FÉDÉRATION DES CLUBS DE MOTONEIGISTES DU QUÉBEC. *Op. cit.*



sur la nécessité de mettre en place un fonds d'indemnisation pour les dommages causés par le passage des VHR.

### 3. Utilisation des VHR par les producteurs

---

Les producteurs agricoles et forestiers sont nombreux à utiliser au quotidien des VHR dans le cadre de leur travail. Ils sont souvent appelés à circuler, par exemple, entre des parcelles en culture afin d'effectuer diverses tâches ou de faire des vérifications ponctuelles. Ils sont également nombreux à faire une partie de leurs travaux sylvicoles dans les érablières et l'entaillage des érables en motoneige. Les VHR font donc partie des outils de travail quotidiens indispensables aux producteurs. Les nouvelles normes entourant la conduite des VHR auront des impacts directs sur le travail des producteurs et c'est la raison pour laquelle nous souhaitons vous faire part de certaines observations.

#### 3.1. Une gestion responsable du risque

Le projet de loi introduit, à l'article 4, une distinction entre les terres privées et les autres lieux où circulent des VHR. Le PL 71 prévoit que les exigences relatives au permis de conduire et au port d'équipements de protection diffèrent selon le milieu dans lequel on se retrouve. Il s'agit d'une approche de gestion et de prévention du risque qui nous apparaît raisonnable : en terres privées, il en revient au conducteur d'évaluer ce risque, alors que sur un sentier, il est dans l'intérêt public que des mesures plus strictes soient observées en raison d'un risque accru. Nous sommes favorables à cette approche.

Dans le même ordre d'idées, en vertu du PL 71 proposé, une personne mineure qui n'est pas détentrice d'un permis de conduire peut conduire un VHR sur un terrain privé lorsque l'un de ses parents l'y autorise (article 21). Il est entendu qu'il faut encadrer la conduite des VHR par les personnes mineures et c'est pourquoi nous sommes d'accord avec le ministre quant à l'interdiction de circuler sur les sentiers et les chemins publics sans permis. Nous sommes également d'accord, de manière générale, avec les dispositions de l'article 55 qui prévoient, entre autres, que l'article 52 s'applique aux personnes mineures, et ce, même en terres privées, ce qui a pour effet de rendre obligatoire le port d'un équipement de protection en tout temps, peu importe où elles circulent.

Toutefois, il conviendrait de nuancer légèrement cette obligation. S'il est tout à fait nécessaire que les personnes mineures portent un casque sur une terre privée lorsqu'elles parcourent de grandes distances, par exemple entre la résidence et la cabane à sucre, ou entre l'étable et un champ, il est moins logique de le rendre obligatoire lorsque ces personnes mineures, dans le cadre de leur travail agricole, utiliseront un VHR sur de courtes distances. On peut, par exemple, penser à un jeune qui est chargé d'inspecter les plants au champ afin d'y déceler la présence de ravageurs, à un membre de la famille qui ramasse des roches dans un champ avec un véhicule tout-terrain doté d'une remorque, ou encore à un adolescent qui vide les chaudières d'eau d'érable ou qui inspecte les lignes de tubulures en motoneige. Il s'agit là d'exemples réels où le conducteur du VHR parcourt des distances inférieures à 100 mètres à très basse vitesse, dans le cadre de son travail agricole. Il serait nécessaire de prévoir une exception afin que les personnes

mineures, dans ces situations particulières, puissent éviter d'avoir à porter tout l'attirail de protection.

**L'UPA demande de :**

- **maintenir les dispositions portant sur l'obligation d'obtention d'un permis de conduire;**
- **prévoir une exception afin que les personnes mineures, dans le cadre de leur travail agricole ou sylvicole, sur de courtes distances et à basse vitesse, ne soient pas tenues de porter le casque et la visière.**

### 3.2. Permis de conduire internationaux

Le PL 71 prévoit que tout détenteur d'un permis de conduire, délivré par la Société de l'assurance automobile du Québec ou toute autre entité administrative d'un autre pays, peut conduire un VHR. Cette disposition est importante, car les producteurs sont nombreux à accueillir des travailleurs étrangers temporaires sur leurs fermes. Puisque ceux-ci ne résident pas de manière permanente au Québec, ils n'ont pas de permis de conduire québécois.

**L'UPA demande de :**

- **maintenir l'article qui reconnaît la validité des permis de conduire internationaux.**

## 4. Aménagement et gestion des sentiers de VHR

10

### 4.1. Immunité de poursuite

L'article 79 du PL 71 prévoit une immunité de poursuite pour les propriétaires de terrains qui cèdent un droit de passage, à moins qu'ils aient commis une faute lourde ou intentionnelle. Cette disposition est importante, car elle permet d'éviter que des propriétaires de terres agricoles ou forestières, qui autorisent le passage des VHR sur leurs terres en concédant un droit de passage en faveur d'un club de VHR, ne se fassent poursuivre en justice à la suite d'un accident survenu sur leurs terres, ou encore en raison de nuisances générées. Cette disposition est donc fondamentale et doit être maintenue.

Toutefois, nous remettons en doute la nécessité d'inclure la notion de faute lourde à cet article. Actuellement, et avec ce qui est proposé dans le PL 71, l'immunité de poursuite se limite au cas où le producteur aurait commis une faute dite « simple », alors qu'en cas de faute lourde ou intentionnelle, aucune protection n'est prévue.

Dans le cas de la faute intentionnelle, nous concevons tout à fait que le producteur ne soit pas protégé. Cependant, en cas de faute qualifiée de « lourde », cela nous apparaît plus discutable. D'abord, il n'est pas toujours facile de distinguer la faute lourde de la faute simple, selon les circonstances. Un doute pourrait alors s'installer.

La faute lourde est définie comme suit au *Code civil du Québec*<sup>6</sup> : « la faute lourde est celle qui dénote une insouciance, une imprudence ou une négligence grossières. » Bien que l'aménagement, la signalisation et la sécurité d'un sentier soient de la responsabilité des clubs d'utilisateurs de VHR, il pourrait arriver une situation où une action posée par le producteur soit qualifiée de faute lourde.

Prenons l'exemple suivant : un producteur doit traverser le sentier au printemps avec son tracteur, en plein cycle de gel-dégel, pour se rendre de l'autre côté de sa terre. Ce faisant, il crée une ornière dans le sentier, ce qui devient un piège potentiel pour un utilisateur qui passe ensuite (danger d'enlèvement, de chute, etc.).

Alors que les terres des producteurs agricoles sur lesquelles sont situés les droits de passage sont de grande superficie, il deviendrait difficile pour un producteur agricole de s'assurer, en tout temps, qu'il ne contribue, par ses actions, à causer un danger potentiel. Dans l'exemple précédent, on pourrait justement invoquer que le producteur aurait commis une faute lourde. Pour éviter de faire reposer un fardeau inutilement trop lourd qui pourrait dissuader certains producteurs de conclure des ententes avec les clubs, nous proposons que le PL71 limite les recours possibles contre un propriétaire en cas de commission d'une faute intentionnelle.

**L'UPA demande de :**

➔ **retirer la faute lourde de l'article 79.**

## 4.2. Cohabitation et nuisances

À plusieurs reprises dans le PL 71, on fait mention de l'importance des milieux naturels et d'en préserver l'intégrité, ce qui est souhaitable. Les VHR donnent un accès privilégié à leurs utilisateurs à des endroits reculés d'une grande beauté et d'une richesse naturelle incroyable. Pour s'y rendre, les conducteurs de VHR circulent toutefois sur des terres, souvent privées, dans un environnement anthropique tout aussi riche où y vivent aussi des espèces, notamment des êtres humains.

Pour tenir compte de cette réalité, nous proposons d'élargir la portée du PL 71 et, notamment, des articles 45 et 47. L'article 45 prévoit qu'il faut éviter d'incommoder les voisins des lieux en émettant tout bruit, odeur ou poussière qui n'est pas nécessaire. Nous croyons qu'il faut élargir la portée de cet article et spécifier qu'il faut éviter d'incommoder les voisins, sans énumérer la liste des nuisances potentielles.

L'article 47 du PL71 vient aussi préciser certaines interdictions et baliser les comportements en milieu naturel. Il faut, ici aussi, élargir la portée de l'article en spécifiant qu'il est interdit de laisser des déchets partout, peu importe le milieu où l'on se trouve.

<sup>6</sup> QUÉBEC. *Code civil du Québec*, chapitre 64. 1991.

L'UPA demande de :

- retirer de l'article 45 l'énumération des nuisances afin de laisser plus libre l'interprétation de ce que constitue une nuisance;
- modifier l'article 47 afin d'y retirer la mention « naturel » et ainsi élargir la portée à tout milieu sans égard au type.

### 4.3. Accès aux sentiers

Dans la très grande majorité des cas, la cohabitation entre les VHR et les usages et les activités agricoles et forestières se passe bien. Néanmoins, il est arrivé, par le passé, que des producteurs vivent de mauvaises expériences. On peut par exemple penser à des actes de vandalisme commis sur des immeubles ou des équipements, des vols, des violations des droits de passage, des accidents causés par la vitesse excessive ou l'alcool, des conflits entre des producteurs, des clubs ou des usagers, ou encore des nuisances ou des bruits excessifs.

Les producteurs offrent gracieusement, dans la très grande majorité des cas, l'accès à leurs terres, car ils ont à cœur le développement économique de leurs régions et comprennent l'importance des VHR dans la vitalité de leurs communautés. Il faut cependant éviter que les propriétaires fonciers ne se voient retirer leurs droits de propriété sur cette portion d'un territoire qui leur appartient toujours. Dans sa forme actuelle, l'article 29 doit donc être partiellement modifié. Celui-ci prévoit qu'il n'est pas possible de détériorer ou d'obstruer un sentier ou d'y entraver la circulation. Nous demandons à ce que soit retirée l'interdiction d'obstruer un sentier ou d'y entraver la circulation.

12

Si un producteur constate des abus récurrents et des violations importantes des modalités d'accès sur ses terres, il doit demeurer en droit de prendre les recours pour que cessent ces préjudices, ce qui passerait, ultimement, par une fermeture du sentier. Les clubs responsables de ce tronçon pourront alors aménager un détour sur les terres d'un propriétaire voisin. La gestion du droit d'accès constitue le seul levier qui permet aux producteurs d'assurer et de maintenir le respect de son droit de propriété, il faut le maintenir. Aucun propriétaire foncier ne souhaite en arriver là, mais certains cas peuvent rendre ce recours inévitable.

L'UPA demande de :

- retirer l'interdiction d'obstruer un sentier ou d'y entraver la circulation. L'article 29 se lirait désormais comme suit :  
« 29. Nul ne peut détériorer, ~~obstruer un sentier ou y entraver la circulation.~~ ».

## 5. Indemnisation pour les dommages causés par les VHR

Il arrive malheureusement que des producteurs subissent des dommages, soit parce que le sentier de VHR modifie le patron de drainage du sol, que le passage récurrent des véhicules tape la neige et engendre un gel plus profond qui peut endommager les cultures pérennes, ou

encore, dans certains cas, compacte le sol. Certains de ces dommages peuvent être couverts par les assurances responsabilité des clubs ou des associations.

Il arrive toutefois que des utilisateurs de VHR sortent des sentiers, ce qui endommage souvent des équipements et des installations agricoles, notamment des clôtures ou des tubulures, en plus de multiplier les cas de vol et de vandalisme qui surviennent à l'occasion. Les déchets laissés sur place peuvent également occasionner des bris de machinerie ou bloquer les équipements agricoles au moment des semis ou des récoltes. Ces dommages seraient théoriquement payables par les assurances responsabilité du conducteur qui a occasionné les dommages. Il est malheureusement impossible d'imaginer retracer tous les conducteurs qui commettent ces gestes en milieu souvent peu habités, à des heures tardives. La facture revient donc très souvent aux producteurs qui subissent les dommages, ce qui est un irritant majeur et pourrait les mener à ne pas renouveler les droits de passage à long terme.

L'industrie des VHR génère pas moins de trois milliards de dollars de retombées annuellement au Québec. Les productrices et les producteurs sont heureux d'y contribuer et de faire leur part, mais il est nécessaire d'envisager un mécanisme d'indemnisation lorsque ceux-ci subissent des dommages non couverts par les polices d'assurance des clubs ou non recouvrables auprès d'un conducteur particulier et ainsi éviter que les producteurs n'en fassent les frais.

Une enveloppe réservée, gérée par les clubs, est ainsi nécessaire. Un montant initial d'un million de dollars non récurrent pourrait être versé au fonds. Ne connaissant pas l'étendue actuelle des dommages subis par les propriétaires fonciers à l'échelle du Québec annuellement, il est difficile d'évaluer précisément le montant requis. Les premières années serviraient à mesurer l'étendue des dommages subis. Des versements récurrents pourraient par la suite être faits au besoin.

**L'UPA demande de :**

- ➔ **mettre à la disposition des clubs un fonds d'indemnisation afin que soient dédommagés les producteurs agricoles en cas de dommages causés par le passage d'un VHR sur leurs terres.**