

Préliminaire

# ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

**Projet de loi sur les véhicules hors route  
Ministère des Transports**

**2020-10-22**



## SOMMAIRE

Cette analyse d'impact réglementaire concerne les modifications proposées dans le projet de loi sur les véhicules hors route.

### État de situation

Les véhicules hors route (VHR) comprennent les motoneiges et les véhicules tout terrain (VTT). Les VTT se composent essentiellement des quads, des autoquads et des motocyclettes tout terrain.

La pratique est encadrée principalement par la Loi sur les véhicules hors route (LVHR) et quatre règlements : le Règlement sur les véhicules hors route, le Règlement sur la motoneige, le Règlement sur les véhicules tout terrain et le Règlement sur la signalisation des sentiers de véhicules hors route. Conformément à la LVHR, ces véhicules peuvent circuler, sous certaines conditions, dans les sentiers aménagés et exploités par les clubs d'utilisateurs, sur les terres du domaine de l'État et sur les terrains privés. Des véhicules d'entretien circulent également en sentier pour entretenir le réseau des clubs d'utilisateurs.

### *Le bilan hors route*

Le bilan hors route des décès et blessés graves est décevant. Pour 2009-2019 (année civile), 270 décès sont survenus en motoneige et 311 en VTT, pour une moyenne annuelle de 25 décès en motoneige et de 28 en VTT. À ces décès s'ajoutent, pour les années 2009 à 2018 (année civile), 3 010 hospitalisations attribuables à la pratique de la motoneige, pour une moyenne annuelle de 301 hospitalisations, et 6 237 hospitalisations attribuables aux VTT, pour une moyenne annuelle de 624 hospitalisations. Les VHR se classent au premier rang des causes de décès et au deuxième rang des causes d'hospitalisation associées aux activités sportives et récréatives. Or, le bilan hors route n'est pas la seule raison justifiant la révision de la LVHR. Avec le temps, d'autres enjeux, tout aussi incontournables, sont venus rendre cette révision nécessaire.

Les difficultés d'application, la faible portée de la loi, la cohabitation difficile, l'impact environnemental et les territoires autochtones sont tous des aspects qui rendent la Loi actuelle peu efficace.

### Solution proposée

Quatre objectifs principaux, combinés à des mesures structurantes, se veulent la pierre angulaire qui redressera la sécurité hors route :

- améliorer le bilan des décès et des blessés graves liés à la circulation des VHR;
- actualiser le cadre législatif et réglementaire;
- favoriser la cohabitation;
- accompagner le milieu dans son évolution.

Parmi les mesures proposées, quatre sont susceptibles d'avoir des répercussions sur les entreprises québécoises :

- le permis de conduire obligatoire et le champ d'application;
- la location de VHR;
- la formation des guides dans une excursion en VHR;
- l'assurance responsabilité civile.

## Impacts sur les entreprises

La Loi ne s'applique pas lorsque les VHR sont utilisés dans le cadre d'un travail ou s'ils circulent exclusivement à l'intérieur d'un chantier de construction ou sur un site à vocation industrielle ou agricole qui n'est pas accessible au public en général. Dans un cadre de production de nouvelles obligations, cette limitation préserve ces entreprises qui utilisent les VHR. Il n'y a donc pas d'impacts liés à cette mesure.

Il est ressorti de l'étude auprès des acteurs du milieu que les mesures concernant la location de VHR et l'assurance responsabilité civile sont déjà celles qui prévalent dans l'industrie. Il n'y a pas d'impacts à prévoir, si ce n'est que d'observer que la Loi codifie ces pratiques en obligations.

En outre, l'analyse des impacts de la nouvelle obligation de formation pour les guides en VHR démontre que les coûts pour les entreprises québécoises seront de 675 758 \$ pour la période d'implantation et que les coûts récurrents seront de 63 977 \$ pour les années subséquentes.

En majorité, les mesures présentées codifient des pratiques qui sont déjà les normes pour les acteurs du milieu. Ces mesures présentent des avantages en ce qui concerne la pérennisation des réseaux de sentiers de VHR au Québec en augmentant leur acceptation sociale avec une meilleure intégration dans l'environnement social et naturel.

Il n'y aura pas d'effets sur l'emploi puisque des délais sont prévus avant l'application des articles qui demandent des ajustements de la part des entreprises.

Il ressort de l'analyse sur la compétitivité des entreprises que le modèle québécois des sentiers interrégionaux de VHR offre un environnement d'affaires innovant pour les entreprises de la province. Les mesures mises en place et permettant de pérenniser ces sentiers réduiront les incertitudes pour ces entreprises.

Qui plus est, des mesures ont été incluses au projet de loi pour permettre l'utilisation de permis de conduire provenant de l'extérieur du Québec.

## TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE .....	3
État de situation .....	3
Solution proposée .....	3
Impacts sur les entreprises.....	4
1 DÉFINITION DU PROBLÈME .....	7
1.1 Le milieu des VHR et leur encadrement .....	7
1.2 Le réseau de sentiers et l'activité des clubs .....	7
1.3 Le bilan des décès et des blessés graves .....	8
1.4 La désuétude de différentes mesures et l'accroissement des difficultés d'application .	8
1.5 La faiblesse des moyens de contrainte et de dissuasion.....	8
1.6 Les objectifs poursuivis.....	9
1.6.1 Améliorer le bilan des décès et des blessés graves liés à la circulation des VHR....	9
1.6.2 Actualiser le cadre législatif et réglementaire.....	9
1.6.3 Favoriser la cohabitation .....	9
1.6.4 Accompagner le milieu dans son évolution.....	9
2 PROPOSITION DU PROJET.....	10
2.1.1 Le permis de conduire obligatoire.....	10
2.1.2 La location de VHR.....	10
2.1.3 La formation des personnes guidant des excursions en VHR .....	10
2.1.4 La bonification des mesures liées à l'application de la Loi et aux pouvoirs des agents de surveillance de sentiers .....	11
2.1.5 Le champ d'application.....	11
2.1.6 L'âge minimum de conduite et le permis de conduire.....	11
2.1.7 L'assurance responsabilité civile .....	11
2.1.8 Les communautés autochtones et une flexibilité accrue pour adapter les normes	11
2.1.9 La clarification des textes .....	11
2.1.10 Le respect des normes et le droit de circuler .....	12
2.1.11 Les distances séparatrices .....	12
2.1.12 Une meilleure prise en compte de l'environnement .....	12
2.1.13 La lutte aux capacités affaiblies.....	12
2.1.14 L'amélioration du financement du milieu .....	12
2.2 Sommaire des propositions.....	13
3 ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES.....	13
3.1 Option : le statu quo.....	14

3.2	Option : les enjeux d'actualité.....	14
4	ÉVALUATION DES IMPACTS .....	15
4.1	Description des secteurs touchés.....	15
4.1.1	Les entreprises possédant des VHR au Québec .....	15
4.1.2	Les entreprises fournissant les VHR .....	15
4.1.3	Les sentiers de motoneige et de VTT .....	16
4.1.4	Les fédérations et les clubs de VHR.....	16
4.1.5	Les retombées économiques des activités de VHR .....	16
4.2	Coûts pour les entreprises.....	16
4.2.1	Le permis de conduire obligatoire et le champ d'application .....	17
4.2.2	La location de VHR.....	17
4.2.3	La formation des guides dans une excursion en VHR .....	17
4.2.4	L'assurance responsabilité civile .....	18
4.3	Synthèse des coûts pour les entreprises.....	19
4.4	Économies pour les entreprises .....	19
4.5	Synthèse des coûts et des économies.....	20
4.6	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies.....	20
4.6.1	Les conditions de location de VHR .....	20
4.6.2	La formation des guides .....	20
4.6.3	Le nombre de guides à former .....	21
4.7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et des économies .....	22
4.8	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée .....	22
5	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi .....	23
6	Petites et moyennes entreprises (PME) .....	24
7	Compétitivité des entreprises .....	24
8	Coopération et harmonisation réglementaires.....	25
9	Fondements et principes de bonne réglementation.....	25
10	Conclusion .....	26
11	Mesures d'accompagnement.....	26
12	PERSONNES-RESSOURCES .....	27
13	éléments de vérification concernant la conformité de l'analyse d'impact réglementaire	28
	Annexe A – Consultations sur les pratiques du milieu .....	30
	Annexe B – Consultations entre les ministères et avec d'autres parties prenantes.....	31

# 1 DÉFINITION DU PROBLÈME

## 1.1 Le milieu des VHR et leur encadrement

Les véhicules hors route (VHR) comprennent différents types de véhicules, en particulier les motoneiges et les véhicules tout terrain (VTT). Les VTT se composent essentiellement des quads, des autoquads et des motocyclettes tout terrain.

La conduite des VHR, leurs équipements ainsi que le rôle des clubs dans l'aménagement et la signalisation des sentiers sont principalement encadrés par la Loi sur les véhicules hors route (chapitre V-1.2, ci-après « la LVHR ») et quatre règlements : le Règlement sur les véhicules hors route<sup>1</sup>, le Règlement sur la motoneige<sup>2</sup>, le Règlement sur les véhicules tout terrain<sup>3</sup> et le Règlement sur la signalisation des sentiers de véhicules hors route<sup>4</sup>. Conformément à la LVHR, ces véhicules peuvent circuler sur les terres publiques et les terres privées avec l'autorisation de leur propriétaire. Des véhicules d'entretien circulent également en sentier pour entretenir le réseau des clubs d'utilisateurs.

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

## 1.2 Le réseau de sentiers et l'activité des clubs

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

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

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

---

<sup>1</sup> Chapitre V-1.2, r. 5.

<sup>2</sup> Chapitre V-1.2, r. 1.

<sup>3</sup> Chapitre V-1.2, r. 6.

<sup>4</sup> Chapitre V-1.2, r. 4.1.

### 1.3 Le bilan des décès et des blessés graves

La principale raison qui guide la révision de la LVHR tient au bilan hors route des décès et des blessés graves. Pour 2009-2019 (année civile), 270 décès sont survenus en motoneige et 311 en VTT, pour une moyenne annuelle de 25 décès en motoneige et de 28 décès en VTT. À ces décès s'ajoutent, pour les années 2009 à 2018 (année civile), 3 010 hospitalisations attribuables à la pratique de la motoneige, pour une moyenne annuelle de 301 hospitalisations, et 6 237 hospitalisations attribuables aux VTT, pour une moyenne annuelle de 624 hospitalisations. D'ailleurs, les VHR se classent au premier rang des causes de décès et au deuxième rang des causes d'hospitalisation associées aux activités sportives et récréatives.

Les VHR représentent, à eux seuls, près de 12,5 % de tous les décès associés aux véhicules à moteur (50 sur 400, environ). Ainsi, toute proportion gardée, en 2015, une année particulièrement meurtrière, il était 3 fois plus dangereux de monter en motoneige qu'en voiture (18,7 décès pour 100 000 motoneiges contre 6 décès pour 100 000 véhicules routiers).

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

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

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

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

L'interprétation et l'application de certaines dispositions du CSR en matière de capacités affaiblies par l'alcool ou la drogue sont également complexes et source de difficultés, les conducteurs de VHR n'étant pas soumis à l'exigence de détenir un permis de conduire lorsqu'ils circulent hors du réseau routier. Les policiers préfèrent donc s'en tenir aux mesures prévues par le Code criminel.

La modernisation souhaitée doit aussi porter sur la philosophie sous-jacente aux règles de sécurité, notamment en ce qui concerne les usagers vulnérables. Le CSR a récemment modernisé son approche à cet égard. Cette logique de hiérarchisation des responsabilités, « du plus gros au plus petit », ne se trouve pas dans la LVHR actuelle et induit des distorsions dans les principes et les bonnes pratiques en sécurité promues sur route et hors route.

### 1.5 La faiblesse des moyens de contrainte et de dissuasion

Présentement, toute personne qui conduit un VHR à l'extérieur du réseau routier n'a pas à être titulaire d'un permis de conduire valide. La LVHR ne comporte donc pas les mêmes mécanismes pour les contrôles a priori et a posteriori des personnes qui ne devraient pas être habilitées à



conduire un VHR. Elle n'offre pas non plus la force de dissuasion liée à la crainte, pour un conducteur, de se voir privé du droit de conduire son véhicule s'il ne respecte pas les normes établies, même lors d'événements particulièrement graves. Les infractions commises en VHR donnent lieu à des amendes, mais elles ne sont pas enregistrées dans un dossier de conduite et ne peuvent pas mener à la perte ou à la suspension du droit de conduire un VHR.

En ce qui concerne les excursions ou circuits touristiques, le bilan des décès et blessés graves établit que 10,5 % des personnes décédées en motoneige, entre 2011 et 2016, provenaient de l'extérieur du Québec. Selon le Bureau du coroner, on compte 21 décès de touristes, seulement en motoneige, depuis 2010. La location de VHR et les excursions ou circuits touristiques ne sont pas encadrés, exposant ainsi les touristes à des risques réels.

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

## 1.6 Les objectifs poursuivis

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

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

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

### 1.6.2 Actualiser le cadre législatif et réglementaire

La LVHR n'a guère évolué depuis son adoption. Ses mesures n'ont pas suivi l'évolution de l'industrie et de la pratique, en plus de voir apparaître des problèmes d'interprétation qui ont dissuadé les corps policiers d'appliquer certaines d'entre elles. Son actualisation en profondeur renforcera son applicabilité et permettra d'avoir plus d'effets sur la pratique des VHR, tout en offrant plus de flexibilité, au besoin, pour tenir compte des réalités autochtones.

Par ailleurs, la révision de la LVHR permettra de mieux partager les éléments législatifs et réglementaires afin que les principes plus fondamentaux se retrouvent dans la Loi et les considérations techniques, dans les règlements. Cette révision devrait permettre de disposer, à terme, d'une loi et de règlements cohérents et complémentaires.

### 1.6.3 Favoriser la cohabitation

Les questions environnementales, la cohabitation de plusieurs usages sur le territoire et le renouvellement des normes d'intervention sur les terres publiques sont autant d'exemples qui imposent de repenser l'insertion des VHR dans leur milieu afin d'améliorer leur acceptabilité.

### 1.6.4 Accompagner le milieu dans son évolution

La LVHR encadre le milieu, mais soutient également le développement de l'industrie des VHR au sein de laquelle le Québec occupe une place de choix. Cette activité représente des retombées de plus de 3 G\$ et constitue l'un des principaux produits d'appel de la stratégie hivernale du Québec.

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

## **2 PROPOSITION DU PROJET**

### **2.1 Description des mesures proposées**

Un projet de loi sur les véhicules hors route est présenté. Voici les mesures proposées dans le projet.

#### **2.1.1 Le permis de conduire obligatoire**

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

De façon à faciliter l'introduction de cette exigence, le permis qui sera exigé sera tout permis permettant de conduire un véhicule routier ou un cyclomoteur, délivré en vertu du CSR ou d'un permis ou d'une autorisation, délivré à l'extérieur du Québec, accepté ou reconnu comme étant d'une valeur équivalente par la SAAQ.

#### **2.1.2 La location de VHR**

La conduite occasionnelle présente des risques particuliers, certaines personnes n'étant pas à même de reconnaître immédiatement que la conduite d'un VHR suscite des difficultés. Elles sous-estiment les risques. Il incombera ainsi au locateur de prendre les moyens nécessaires pour s'assurer que le conducteur :

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

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

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

#### **2.1.3 La formation des personnes guidant des excursions en VHR**

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

#### **2.1.4 La bonification des mesures liées à l'application de la Loi et aux pouvoirs des agents de surveillance de sentiers**

Les mesures ont aussi été actualisées en ce qui a trait au suivi de l'application de la Loi et de sa réglementation. L'application des pouvoirs d'inspection confiés aux agents de surveillance de sentiers, qui sont des employés ou des bénévoles d'un club ou d'une fédération de clubs, sera facilitée. Ces agents pourront travailler pour plus d'un club. La prise de photographies de lieux, d'équipements et de biens sera permise, comme ce l'est en vertu d'autres lois. Il est clarifié que les agents recrutés par une fédération, comme les inspecteurs et les agents de la paix, pourront passer sur un terrain privé s'il est nécessaire qu'ils se rendent au lieu où circule ou est immobilisé un VHR pour le contrôle qu'ils sont autorisés à effectuer.

#### **2.1.5 Le champ d'application**

Le champ d'application de la Loi sera bonifié par une définition plus englobante des types de VHR, en évitant la rigidité des références actuelles aux notions de masse, de dimension ou de conception permettant à certains véhicules d'échapper à certains contrôles. De même, sauf exception, les dispositions de la LVHR s'appliqueront indifféremment des fins poursuivies lors de l'usage d'un VHR, des lieux de circulation et du caractère public ou privé des terres où le véhicule circule. Les véhicules d'entretien de sentiers seront assujettis à la LVHR comme les autres VHR, sous réserve des distinctions expressément prévues.

Les principales exceptions à l'application de la Loi concernent des catégories de véhicules également exemptées du régime d'immatriculation prévu par le CSR en raison du lieu de circulation ou de l'usage poursuivi. Ne seront pas assujettis à la LVHR les véhicules exposés ou utilisés pour la vente, ceux utilisés à l'intérieur d'un bâtiment, ceux utilisés lors d'une course ou d'une compétition en circuit fermé et ceux circulant exclusivement sur un chantier de construction, un site agricole ou un site industriel.

#### **2.1.6 L'âge minimum de conduite et le permis de conduire**

L'âge minimum requis pour circuler en VHR restera à 16 ans. En plus du permis, tout jeune conducteur de 16 ou 17 ans continuera d'être assujetti à l'obligation de détenir un certificat de formation attestant la réussite de l'examen ou de la formation qui sont prévus par règlement de du ministre.

#### **2.1.7 L'assurance responsabilité civile**

En matière d'assurance responsabilité civile, le montant minimum sera augmenté à 1 M\$ afin de refléter les pratiques actuelles. L'assurance responsabilité des clubs sera haussée à 5 M\$.

#### **2.1.8 Les communautés autochtones et une flexibilité accrue pour adapter les normes**

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

#### **2.1.9 La clarification des textes**

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

### **2.1.10 Le respect des normes et le droit de circuler**

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

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

### **2.1.11 Les distances séparatrices**

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

### **2.1.12 Une meilleure prise en compte de l'environnement**

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

### **2.1.13 La lutte aux capacités affaiblies**

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

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

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

### **2.1.14 L'amélioration du financement du milieu**

Le milieu des VHR bénéficie de peu de revenus depuis des années, par rapport à la grandeur de ses réseaux et aux coûts croissants de leur entretien et de la réfection de leurs infrastructures. Au regard de l'aide financière fournie par le ministère des Transports, et par rapport aux besoins réels, les programmes actuels ne répondent qu'à un faible nombre de demandes.

Il est proposé qu'une partie des droits perçus lors de l'immatriculation des VHR et des véhicules d'entretien et que le produit des amendes et des sanctions administratives pécuniaires liées aux infractions commises en VHR ou à bord de véhicules d'entretien s'ajoutent aux contributions

actuellement portées au crédit du Fonds des réseaux de transport terrestre administré par le Ministère et que ces sommes puissent être utilisées pour aider le milieu des VHR afin de renforcer la sécurité de la pratique et de financer davantage de programmes et de mesures.

## 2.2 Sommaire des propositions

Le tableau suivant résume les propositions qui feront l'objet de l'analyse des impacts économiques dans ce document. Seulement les propositions modifiant les obligations des entreprises ou modifiant leur environnement d'affaires sont incluses dans l'analyse des impacts.

Les propositions concernant la clarification des textes, la consolidation des règlements ou les comportements des utilisateurs ne sont pas incluses dans l'analyse puisqu'elles n'ont pas d'impacts sur les entreprises.

**Tableau 1 – Liste des propositions incluses dans l'analyse des coûts**

	Fait partie de l'analyse des impacts économiques de la section 4 et des sections suivantes de ce document	
	Oui	Non
<b>Objectif 1 : Améliorer le bilan des décès et des blessés graves liés à la circulation des VHR</b>		
1.1 Le permis de conduire obligatoire	x	
1.2 La location de VHR	x	
1.3 La formation des personnes guidant des excursions en VHR	x	
1.4 Les pouvoirs des agents de surveillance de sentiers		x
<b>Objectif 2 : Actualiser le cadre législatif et réglementaire</b>		
2.1 Le champ d'application	x	
2.2 L'âge minimum de conduite et le permis de conduire		x
2.3 L'assurance responsabilité civile	x	
2.4 Les communautés autochtones et une flexibilité accrue pour adapter les normes		x
2.5 La clarification des textes		x
<b>Objectif 3 : Favoriser la cohabitation</b>		
3.1 Le respect des normes et le droit de circuler		x
3.2 Les distances séparatrices		x
<b>Objectif 4 : Accompagner le milieu dans son évolution</b>		
4.1 Une meilleure prise en compte de l'environnement		x
4.2 La lutte aux capacités affaiblies		x
4.3 L'amélioration du financement du milieu		x

## 3 ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Hormis une révision en profondeur de la Loi, telle qu'elle est présentée ici, deux autres options étaient possibles : maintenir un statu quo en ne modifiant pas la Loi actuelle ou ne traiter que les enjeux d'actualité posant un problème immédiat.

### 3.1 Option : le statu quo

Au-delà de l'inefficacité relative de la Loi elle-même, le statu quo maintiendrait le milieu et les agents dans le même contexte de confusion par rapport au champ d'application de la Loi, à l'application du CSR et à la complexité de certaines mesures qui concourent à dissuader une application plus stricte de la Loi. Cela irait à l'encontre des attentes exprimées par différents groupes pour une réforme de la Loi.

L'immunité ayant été prolongée jusqu'au 31 décembre 2020, après cette date, seraient à nouveau possibles, qu'ils réussissent ou non, les recours invoquant l'abus de voisinage même lorsque les normes sont entièrement respectées. Des sommes et une énergie devraient être mises dans ces litiges par les clubs et des particuliers, litiges dont la durée pourrait exposer toutes les parties à une forte insatisfaction et insécurité, sans compter le climat d'animosité ainsi généré. Cette situation pourrait fragiliser le réseau en créant, ici ou là, des ruptures dans la continuité des sentiers, dont certains ont pu faire l'objet d'une aide financière de l'État.

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

### 3.2 Option : les enjeux d'actualité

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

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

## 4 ÉVALUATION DES IMPACTS

### 4.1 Description des secteurs touchés

#### 4.1.1 Les entreprises possédant des VHR au Québec

Au 31 décembre 2018, il y avait 201 950 motoneiges immatriculées au Québec, dont 11 105 (5,5 %) appartenait à 5 258 entreprises. Pour leur part, 399 066 VTT étaient immatriculés et, parmi ceux-ci, 24 801 (6,1 %) appartenait à 16 029 entreprises.

**Tableau 2 – Distribution des entreprises selon l'activité et le nombre de VHR immatriculés au Québec au 31 décembre 2018**

	1	2	3	4 à 10	11 à 100	> 100	Total
	nombre						
<b>Motoneiges</b>							
Mines, agriculture et foresterie	1 945	402	98	96	6	-	2 547
Construction	328	61	15	11	2	-	417
Hébergements et loisirs et location	295	110	23	37	15	-	480
Commerces de VHR	318	79	22	41	15	1	476
Autres industries	535	121	28	61	19	2	766
Gouvernements, services publics et autres	400	89	26	35	20	2	572
<b>Total général</b>	<b>3 821</b>	<b>862</b>	<b>212</b>	<b>281</b>	<b>77</b>	<b>5</b>	<b>5 258</b>
<b>Véhicules tout terrain</b>							
Mines, agriculture et foresterie	5 909	1 517	334	220	18	-	7 998
Construction	1 488	189	58	37	2	-	1 774
Hébergements et loisirs et location	598	138	50	49	8	-	843
Commerces de VHR	1 054	130	32	34	6	-	1 256
Autres industries	2 054	283	77	67	14	1	2 496
Gouvernements, services publics et autres	1 281	220	63	72	22	4	1 662
<b>Total général</b>	<b>12 384</b>	<b>2477</b>	<b>614</b>	<b>479</b>	<b>70</b>	<b>5</b>	<b>16 029</b>

Source : SAAQ, compilation du MTQ

En plus de ces entreprises, l'analyse des impacts prendra en compte les effets possibles pour les travailleurs autonomes. Dans cette optique, la Fédération des trappeurs gestionnaires a participé aux consultations pour le projet de loi.

#### 4.1.2 Les entreprises fournissant les VHR

Au Québec, en 2012, il y avait 300 concessionnaires de motoneiges<sup>5</sup>, 90 locateurs et 20 voyageurs offrant des excursions. De plus, 86 pourvoies offraient des activités de motoneige<sup>6</sup> en 2019. Du côté des VTT, en 2015, il y avait près de 250 concessionnaires<sup>7</sup>, 90 locateurs et 25 entreprises de voyageurs offrant des excursions. Aussi, il y a 140 pourvoies actives dans le secteur. Il est à noter

<sup>5</sup> Zins Beaudesne, *Impact économique de la motoneige au Québec*, septembre 2012.

<sup>6</sup> Site de la Fédération des pourvoies du Québec, <https://www.pourvoies.com>, consulté le 23 janvier 2020.

<sup>7</sup> Zins Beaudesne, *Impact économique du quad au Québec*, février 2015.

que l'on peut considérer que la majorité de ces entreprises font affaire avec ces deux clientèles, soit les utilisateurs de motoneiges et ceux de VTT.

#### **4.1.3 Les sentiers de motoneige et de VTT**

La pratique récréative et touristique de la motoneige se déroule principalement en sentier. D'ailleurs, pour la saison 2017-2018, 104 453 droits d'accès aux sentiers ont été vendus pour des motoneiges québécoises, soit pour plus de la moitié des immatriculations québécoises. De plus, 12 708 droits d'accès aux sentiers ont été vendus pour les motoneiges immatriculées hors du Québec.

Les sentiers de motoneige au Québec totalisent 33 000 km. De ces sentiers, 13 140 km sont situés en terres publiques, dont 86 % passent sur des chemins multiusages. Le réseau des sentiers interrégionaux totalise 13 791 km et forme la trame des activités touristiques de motoneige au Québec.

La pratique récréative et touristique des VTT se déroule sur 25 152 km de sentiers. En 2017-2018, il y a eu 44 963 droits d'accès vendus. Il y a 10 650 km de sentiers de quad situés en terres publiques, dont 81 % sur des chemins multiusages. Le réseau des sentiers interrégionaux de quad compte 13 000 km.

#### **4.1.4 Les fédérations et les clubs de VHR**

Les sentiers de VHR sont aménagés, entretenus et surveillés par des clubs locaux de VHR. Pour assurer leur fonctionnement, ces organisations comptent principalement sur les droits d'accès aux sentiers, le bénévolat et les contributions incluses dans l'immatriculation. Parmi leurs responsabilités, on peut mentionner les ponts et ponceaux sur les sentiers et la négociation des droits de passage.

Les 200 clubs de motoneige sont regroupés au sein de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ). Ils chapeautent les activités de 1 200 agents de surveillance de sentiers et possèdent 483 véhicules d'entretien.

Pour leur part, les 120 clubs de quadistes sont représentés par la Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ). Elle regroupe 1 600 agents de surveillance de sentiers et possède 249 véhicules d'entretien.

#### **4.1.5 Les retombées économiques des activités de VHR**

Près de 300 entreprises de service soutiennent le développement de ces activités. Ces entreprises incluent les stations-service, les restaurants, les relais et les hébergements accessibles à partir des sentiers. Elles sont majoritairement situées dans des régions dont l'économie repose fortement sur le tourisme.

Dans leur ensemble, les activités de VHR génèrent du tourisme, des retombées locales ainsi que des investissements en équipements de la part des clubs et des fabricants. Annuellement, les retombées économiques au Québec sont évaluées à 3 G\$<sup>8</sup>.

## **4.2 Coûts pour les entreprises**

Cette section présente les mesures proposées qui pourraient toucher les entreprises. L'analyse détaillée des impacts de chacune des mesures sera suivie des tableaux synthèses des coûts.

---

<sup>8</sup> Zins Beauchesne, *Impact économique de la motoneige au Québec*, septembre 2012 et Zins Beauchesne, *Impact économique du quad au Québec*, février 2015.



#### **4.2.1 Le permis de conduire obligatoire et le champ d'application**

À l'intérieur de la LVHR présentement en vigueur, seuls les conducteurs qui traversent une portion de chemin public ou circulent sur une telle portion ont l'obligation d'avoir un permis de conduire, au minimum de la classe 6D, pour les cyclomoteurs. La Loi sera modifiée pour exiger le permis de conduire en tous lieux, sauf à quelques exceptions.

Les conducteurs qui utilisent des VHR sur les lieux de travail ne seront pas touchés par cette mesure, car le champ d'application est limité lorsque ces véhicules sont utilisés dans le cadre d'un travail ou s'ils circulent exclusivement à l'intérieur d'un chantier de construction ou sur un site à vocation industrielle ou agricole qui n'est pas accessible au public en général.

Dans la pratique, les activités touristiques de location et d'excursion en VHR demandent déjà aux clients d'avoir un permis de conduire valide et d'être âgés d'au moins 18 ans avant que leur soit confié un véhicule<sup>9</sup>. Il n'y aura pas d'impacts pour les entreprises avec l'ajout de cette mesure.

#### **4.2.2 La location de VHR**

Le projet de loi génère, pour les locateurs de VHR, des responsabilités supplémentaires. Il faut noter que, dans la pratique actuelle, les locateurs ont déjà mis en place des exigences plus élevées que celles en vigueur dans la présente loi. En effet, les assureurs n'acceptent pas de couvrir les dommages aux véhicules loués, et ces dommages sont payés en partie par des franchises très élevées imposées aux clients et le reste du coût est assumé par le locateur. Les locateurs ont donc mis en place des mécanismes pour réduire leurs risques.

En premier lieu, le locateur devra s'assurer que le conducteur est âgé d'au moins 18 ans et qu'il détient un permis de conduire lui permettant de conduire au Québec. Dans la pratique actuelle, les entreprises exigent déjà systématiquement un permis de conduire. La majorité des locateurs exigent que le conducteur soit âgé d'au moins 21 ans, mais certaines entreprises permettent la location à partir de 18 ans. Cette mesure n'aura donc pas d'impacts sur les entreprises.

En deuxième lieu, le locateur devra s'assurer que le conducteur a bénéficié d'une formation d'au moins 15 minutes lui permettant de comprendre le fonctionnement de son véhicule et les règles minimales de sécurité à respecter lors de la conduite de celui-ci. Dans tous les cas d'expéditions guidées, des formations correspondant au niveau de l'excursion sont incluses dans le forfait. D'autre part, lorsque les VHR sont loués sans guide, les locateurs incluent tout de même une courte formation dans leurs locations, mais vérifient également l'expérience des conducteurs. Les nouvelles exigences de la Loi restent donc en deçà des pratiques actuelles de l'industrie.

Finalement, les locateurs devront tenir et rendre accessible au ministre des Transports un registre où seront consignés les noms et l'âge des personnes à qui ils ont loué un véhicule hors route. Dans la pratique, les locateurs recueillent déjà ces informations lors des locations.

À la suite d'une consultation auprès des acteurs du milieu<sup>10</sup>, il est ressorti que l'ensemble de ces mesures sont déjà en application par le milieu. Il n'y a pas de coûts additionnels à prévoir pour les entreprises.

#### **4.2.3 La formation des guides dans une excursion en VHR**

Un guide dans une excursion en VHR devra avoir terminé avec succès l'une des formations reconnues par la ou le ministre du Tourisme, incluant les spécialités applicables, telles que celles liées au type de véhicule ou aux lieux, en sentier ou hors piste, pour lesquelles une formation spécifique peut être exigée.

---

<sup>9</sup> Voir l'annexe A.

<sup>10</sup> Voir l'annexe A.

Les formations reconnues seront développées en collaboration avec le milieu. Selon les informations qui ont été transmises par les organismes impliqués dans les formations actuellement reconnues, les nouvelles formations pourraient être plus ou moins longues selon le degré de complexité et de risques des activités encadrées. Pour les besoins de l'analyse, le cours de deux jours actuellement offert est utilisé dans le calcul des coûts.

**Tableau 3 – Coûts associés à la formation obligatoire des guides en VHR**

Coûts directs de la formation	400 \$
Salaire de l'employé formé	20 heures × 26,65 \$ = 533 \$
Coûts totaux par formation	933 \$

**Tableau 4 – Coûts directs liés à l'obligation de formation des guides en VHR**

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Nombre d'employés à former	724	69
Coûts par employé	933 \$	933 \$
<b>Coûts totaux</b>	<b>675 758 \$</b>	<b>63 977 \$</b>

#### 4.2.4 L'assurance responsabilité civile

La couverture d'assurance responsabilité civile que doit détenir le propriétaire de VHR devra être d'au moins 1 M\$, garantissant l'indemnisation d'un préjudice corporel ou matériel causé par ce véhicule. Dans les pratiques, les assurances pour les véhicules privés couvrent déjà ces montants. Les entreprises devraient déjà avoir un montant de couverture supérieur, puisque leurs enjeux sont plus élevés. Il n'y a donc pas de coûts supplémentaires à prévoir.

Pour les clubs de VHR, la couverture d'assurance obligatoire passe de 2 M\$ à 5 M\$. Toutefois, il est ressorti des consultations que les clubs avaient déjà des couvertures d'assurance qui dépassaient ce seuil. Il n'y aura donc pas d'impacts monétaires liés à cette mesure.

### 4.3 Synthèse des coûts pour les entreprises

*Tableau 5 – Synthèse des coûts pour les entreprises*

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
	En dollars	
Coûts directs liés à la conformité aux règles	675 758	63 977
Coûts liés aux formalités administratives	0	0
Manques à gagner	0	0
<b>TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>675 758</b>	<b>63 977</b>

### 4.4 Économies pour les entreprises

*Tableau 6 – Économies pour les entreprises*

	Période d'implantation	Économies par année (récurrentes)
<b>ÉCONOMIES LIÉES À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES</b>	0	0
Économies liées à l'achat d'équipements moins coûteux		
<b>ÉCONOMIES LIÉES AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES</b>	0	0
Économies associées à la réduction de la production, de la gestion et de transmission des rapports, des enregistrements, des registres et des formulaires d'autorisation		
Réduction des dépenses en ressources externes (p. ex. : consultants)	0	0
Réduction d'autres coûts liés aux formalités administratives	0	0
<b>TOTAL DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## 4.5 Synthèse des coûts et des économies

Tableau 7 – Synthèse des coûts et des économies

	Période d'implantation	Coûts ou économies par année (récurrents)
	En dollars	
Total des coûts pour les entreprises	675 758	63 977
Total des économies pour les entreprises	0	0
<b>COÛT NET POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>675 758</b>	<b>63 977</b>

## 4.6 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

### 4.6.1 Les conditions de location de VHR

Les hypothèses concernant les locations de VHR sont basées sur les recommandations du *Coffret VHR*. Le *Coffret* a été développé en 2010 en collaboration avec l'organisme Aventure Écotourisme Québec (AEQ), le Conseil québécois des ressources humaines en tourisme (CQRHT), le ministère du Tourisme et le ministère des Transports.

Selon les intervenants du milieu consultés, les risques liés à la location de VHR sont élevés parce ce type de véhicule ne peut pas être couvert par des assurances. Les mesures proposées dans le *Coffret* facilitent la gestion des risques pour les entreprises. Toutefois, même les entreprises qui n'utilisent pas le *Coffret* mettent en place des mesures similaires pour gérer les risques de la location<sup>11</sup>.

Dans tous les cas étudiés, les locataires doivent avoir au moins 18 ans et détenir un permis de conduire valide. En plus, des dépôts de plus de 1 000 \$ pour les franchises d'assurance sont demandés. Lorsque la location est intégrée dans une excursion avec guide, les formations sont systématiques. Lorsque la location n'est pas dans le cadre d'une excursion, une formation sur les commandes du véhicule a lieu lors de la location, mais il y a aussi vérification de l'expérience des locataires.

### 4.6.2 La formation des guides

Le milieu a développé une formation certifiée de guide en VHR. Toutefois, cette formation n'est pas obligatoire et date de 2010. Selon les intervenants du milieu<sup>12</sup>, cette formation sera reformulée. Elle pourrait être modulée pour être plus courte dans le cas d'activités à plus faibles risques, par exemple en sentier sur de courtes distances où de l'aide extérieure est disponible. Elle serait plus longue pour les guides dans des excursions qui présentent des risques élevés, par exemple hors piste en milieu isolé.

Pour les besoins de l'analyse, les coûts sont évalués en fonction de la formation actuelle, certifiée par le CQRHT, celui-ci étant reconnu par le milieu. Son coût est de 400 \$ et sa durée est de 2 jours.

<sup>11</sup> L'annexe A présente la liste des entreprises dont les conditions de location ont été vérifiées.

<sup>12</sup> Les intervenants consultés sont mentionnés à l'annexe A.

Nous avons utilisé une durée de 20 heures pour inclure le transport de l'employé devant suivre la formation. Le salaire horaire moyen au Québec étant de 26,65 \$<sup>13</sup>, les coûts en main-d'œuvre pour ces 20 heures seraient donc de 533 \$. Dans l'ensemble, il coûterait 933 \$ pour former chaque guide en VHR.

#### 4.6.3 Le nombre de guides à former

Il n'y a pas de données permettant de cibler directement le nombre de guides en VHR au Québec. Les chiffres utilisés pour évaluer les coûts sont extrapolés de plusieurs sources différentes. Le tableau suivant présente les statistiques utilisées et les hypothèses sous-jacentes pour évaluer la taille du secteur.

**Tableau 8 – Hypothèse pour établir le nombre de guides en VHR au Québec**

<b>Statistique</b>	<b>Donnée</b>	<b>Hypothèse</b>
Nombre d'entreprises ayant des activités de location de motoneige (Zins Beauchesne, 2012 et 2015)	90	Les entreprises de location offrent des excursions guidées.
Nombre d'entreprises certifiées par AEQ	21	La proportion des entreprises certifiées serait similaire à la proportion des guides certifiés.
Proportion des entreprises certifiées par AEQ	23,3 %	Hypothèse de variable proxy pour évaluer le secteur des guides en VHR au Québec
Nombre de guides ayant une formation certifiée en VHR (CQRHT)	169	Cohorte de guides formés lors de la mise en place du programme de formation de 2010 à 2015
<b>Nombre de guides en VHR</b>	<b>724</b>	
Nombre de nouveaux guides formés annuellement (CQRHT)	16	Représente les nouveaux guides accrédités qui remplacent ceux qui quittent le secteur
Taux de roulement du secteur des guides en VHR	9,5 %	Cette proportion est moins élevée que le taux de roulement dans les entreprises puisque les guides accrédités peuvent aller dans d'autres entreprises du secteur.
<b>Nombre de nouveaux guides à former annuellement</b>	<b>69</b>	

<sup>13</sup> [Institut de la statistique du Québec](#), « Rémunération hebdomadaire et horaire des employés, régions administratives et ensemble du Québec, 2015-2019 ».

## 4.7 Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et des économies

Pour établir les pratiques du milieu, l'organisme Aventure Écotourisme Québec et le Conseil québécois des ressources humaines en tourisme ont été consultés. Un formateur de guides en VHR l'a aussi été.

Pour valider les pratiques en place, une série de sites Web de location de VHR ont été consultés. Ces entreprises ont été choisies pour représenter différentes régions et s'adressent à différents types de clientèles.

L'annexe A présente la liste détaillée des sources.

## 4.8 Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée

Les propositions permettent de pérenniser la pratique des VHR et de stabiliser l'industrie en réglant des imprécisions qui nuisaient au modèle d'affaires. Les règles de droit sont rétablies en protégeant l'activité. De plus, les aides apportées pourront soutenir le réseau de VHR qui est à la base d'une forte activité dans des régions où le tourisme occupe une grande part de l'économie.

L'encadrement resserré des clientèles plus à risque devrait augmenter la sécurité liée aux VHR au Québec, réduire le nombre d'accidents et améliorer le bilan concernant les décès liés à ces véhicules. L'exigence d'une formation spécifique pour les guides offrant de nouvelles activités, comme les excursions hors piste, encadrera aussi le développement d'activités plus à risque, tant pour la clientèle que pour les milieux naturels.

Les besoins des entreprises ont aussi été pris en compte lors de l'élaboration du projet de loi. Le champ d'application exclut les lieux d'activité industrielle ou agricole et n'ajoute pas de nouvelles contraintes pour les travailleurs. D'ailleurs, ces activités sont déjà encadrées par la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST).

De même, les besoins particuliers exprimés lors des consultations ont été pris en compte. Par exemple, dans le cadre d'activités de piégeage impliquant des arrêts fréquents qui se déroulent à une vitesse inférieure à 30 km/h, le port du casque ne sera pas obligatoire.

## 5 APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI

### Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi

√	Appréciation	Nombre d'emplois touchés
<b>Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le ou les secteurs touchés)</b>		
		500 et plus
		100 à 499
		1 à 99
<b>Aucun impact</b>		
X		0
<b>Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le ou les secteurs touchés)</b>		
		1 à 99
		100 à 499
		500 et plus
<b>Analyse et commentaires :</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les mesures présentées dans la modification de la Loi concernent principalement les comportements à changer pour améliorer la sécurité.</li> <li>• Les principaux lieux où les entreprises utilisent des VHR hors de l'industrie du tourisme ont été exclus du champ d'application.</li> <li>• Les mesures qui ont été mises en place intègrent dans la législation les pratiques déjà en place dans le milieu.</li> <li>• Le projet de loi inclut des délais d'application des mesures pour permettre aux entreprises de s'adapter à leurs nouvelles obligations.</li> </ul>		

## 6 PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Les entreprises touchées par les mesures, les locateurs de VHR et les voyageurs offrant des excursions en VHR sont principalement des PME. Les mesures permettant de pérenniser les sentiers interrégionaux de VHR vont soutenir les activités touristiques qui y sont liées, la restauration, l'hébergement et le ravitaillement étant offerts principalement par des PME.

Le projet de loi inclut aussi des mesures spécifiques pour les entreprises offrant des excursions guidées. Le ministère du Tourisme gèrera les aides pour les entreprises qui seront accréditées.

## 7 COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

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

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

Exemples d'endroits où la circulation est autorisée en Ontario (motoneige)

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



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

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

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

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

## **8 COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES**

L'exigence du permis de conduire obligatoire est la principale mesure qui aurait pu avoir une incidence sur l'environnement commercial des entreprises québécoises dans le projet de loi. Dans ce cas, la mesure inclut la possibilité d'un permis de conduire permettant de conduire un VHR dans la juridiction d'origine d'un non-résident. Les entreprises pourront donc conserver cette clientèle.

## **9 FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION**

Le projet de loi a été préparé dans le respect des fondements et principes de la bonne réglementation. Les mesures proposées répondent à des besoins clairement identifiés et les coûts pour les entreprises ont été minimisés, par exemple en excluant du champ d'application les lieux de production.

D'autre part, les mesures de clarification des textes sont en ligne directe avec le fondement de bonne réglementation qui demande des règles simples. Les parties prenantes ont été consultées<sup>14</sup> et une analyse comparative avec les autres administrations a été menée. Finalement, une partie des interactions avec les entreprises se feront par l'entremise du ministère du Tourisme, ce qui évite ainsi la multiplication des démarches pour les entreprises.

---

<sup>14</sup> Voir l'annexe B.

## 10 CONCLUSION

Le projet de loi présente des mesures visant à atteindre les objectifs suivants :

- améliorer le bilan des décès et des blessés graves liés à la circulation des VHR;
- actualiser le cadre législatif et réglementaire;
- favoriser la cohabitation;
- accompagner le milieu dans son évolution.

En dépit des nombreux enjeux, l'analyse d'impact réglementaire démontre que les impacts sur les entreprises québécoises ont été réduits au minimum.

La mesure concernant la formation obligatoire des guides entraînera des coûts supplémentaires pour les entreprises. Toutefois, cette mesure répond au besoin d'une plus grande sécurité dans le secteur, les touristes étant surreprésentés dans les décès et blessés graves liés aux VHR.

Une fois la LVHR et ses principaux règlements en place, le meilleur étalon de la réussite de la révision sera la baisse du nombre de victimes d'accidents hors route. La révision de la LVHR entre dans la stratégie de baisse des décès inscrite dans la Politique de mobilité durable – 2030 : Transporter le Québec vers la modernité du ministère des Transports. Pour les véhicules routiers, la cible de la diminution est de 25 % d'accidents graves ou mortels d'ici 2030. Il s'agit, pour les VHR, d'un exemple intéressant à suivre. Bien que des résultats soient souhaités même pour la première année, notamment par le renforcement du contrôle et des pouvoirs des corps de police, les tendances des statistiques d'accidents prennent normalement en compte trois années consécutives. Ainsi, les premières tendances post-révision de la baisse du bilan hors route devraient être disponibles après l'hiver 2024-2025.

## 11 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

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

- l'augmentation du montant de couverture minimal de la police d'assurance amènera certaines clientèles à devoir procéder à des ajustements, un délai de six mois étant prévu pour ce faire; de plus, le moment pour l'exiger a intérêt à coïncider avec le début d'une saison afin que les détenteurs de contrats d'assurance puissent obtenir à temps de nouvelles polices;
- l'entrée en vigueur de la réduction de la vitesse maximale permise pour les motoneiges en sentier, de 90 à 70 km/h, devra se faire de concert avec les clubs de VHR qui devront modifier leur signalisation sur certains de leurs sentiers.

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

## **12 PERSONNES-RESSOURCES**

Stéphane Martinez

Directeur des politiques de sécurité

418 646-0700, poste 22219

Edith Boudreault

Conseillère en sécurité des transports

418 646-0700, poste 22405

Nathalie Emond

Conseillère en sécurité des transports

418 646-0700, poste 22287

Karine St-Pierre

Économiste

Direction des politiques économiques

418 646-0700, poste 23714

## 13 ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

<b>1</b>	<b>Responsable de la conformité des AIR</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme?	x	
<b>2</b>	<b>Sommaire exécutif</b>	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	x	
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	x	
<b>3</b>	<b>Définition du problème</b>	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État?	x	
<b>4</b>	<b>Proposition du projet</b>	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	x	
<b>5</b>	<b>Analyse des options non réglementaires</b>	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires?	x	
<b>6</b>	<b>Évaluations des impacts</b>		
<b>6.1</b>	<b>Description des secteurs touchés</b>	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, le nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	x	
<b>6.2</b>	<b>Coûts pour les entreprises</b>		
<b>6.2.1</b>	<b>Coûts directs liés à la conformité aux règles</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts <sup>15</sup> directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	x	
<b>6.2.2</b>	<b>Coûts liés aux formalités administratives</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts <sup>15</sup> liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	x	
<b>6.2.3</b>	<b>Manques à gagner</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts <sup>15</sup> associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	x	
<b>6.2.4</b>	<b>Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts <sup>15</sup> pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	x	
<b>6.3</b>	<b>Économies pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies <sup>15</sup> pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	x	
<b>6.4</b>	<b>Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé au document d'analyse?	x	
<b>6.5</b>	<b>Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	x	
<b>6.6</b>	<b>Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que les termes imprécis tels que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	x	
<b>6.7</b>	<b>Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	x	

15. S'il n'y a aucun coût ni aucune économie, l'estimation est considérée être de 0 \$.

	Au préalable : <input checked="" type="checkbox"/> (cocher)		
	Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale <input type="checkbox"/> (cocher)		
<b>6.8</b>	<b>Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	x	
<b>7</b>	<b>Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi</b>	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	x	
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi cochée?	x	
<b>8</b>	<b>Petites et moyennes entreprises (PME)</b>	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou dans le cas contraire est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	x	
<b>9</b>	<b>Compétitivité des entreprises</b>	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	x	
<b>10</b>	<b>Coopération et harmonisation réglementaires</b>	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	x	
<b>11</b>	<b>Fondements et principes de bonne réglementation</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	x	
<b>12</b>	<b>Mesures d'accompagnement</b>	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	x	

## ANNEXE A – CONSULTATIONS SUR LES PRATIQUES DU MILIEU

### *Organismes consultés*

Les informations concernant la location des VHR et le *Coffret VHR* proviennent de l'organisme Aventure Écotourisme Québec (AEQ). Le *Coffret* a été développé en collaboration avec le Conseil québécois des ressources humaines en tourisme (CQRHT), le ministère du Tourisme et le ministère des Transports en 2010.

Le ministère du Tourisme exige depuis janvier 2020<sup>16</sup> que les entreprises de tourisme de nature et d'aventure détiennent l'accréditation Qualité-Sécurité d'Aventure Écotourisme Québec afin d'être admissibles aux programmes d'aide financière.

Les informations concernant la formation des guides et les données concernant les guides formés ont été fournies par le CQRHT. Depuis 2010, une formation de guide en VHR est en place. Celle-ci a été conçue en collaboration par les organismes qui ont développé le *Coffret VHR*.

Les pratiques du milieu et le risque assumé par les locateurs ont été présentés par Emmanuel Laferrière, formateur en sécurité en VHR pour les guides.

### *Liste des sites Web de locateurs de VHR consultés*

Les informations recueillies ont été validées en consultant plusieurs sites Web d'entreprises offrant des services de location de VHR.

arcticaventure.com  
brpexperience.com  
centredaventuremattawin.ca/hiver-raid-motoneige  
expeditionquebec.ca  
locationsportmotoneige.com/motoneige-location-sainte-adele-l  
motoneigecharlevoix.com/fr/location-motoneige  
nordexpe.com/location-de-motoneige-quebec-canada/  
performancenc.ca  
smsport.ca/  
wetsetmtl.com/motoneige.html  
www.actionpleinair.com  
www.evasion-sport.com/fr/  
www.maximumaventure.com  
www.pourvoirielacbeauport.com/politiques-et-conditions/  
www.sauvageau.qc.ca

---

<sup>16</sup> Ministère du Tourisme du Québec, communiqué de presse, « Le gouvernement du Québec agit pour rendre les activités de tourisme de nature et d'aventure encore plus sécuritaires », 23 janvier 2020.

## ANNEXE B – CONSULTATIONS ENTRE LES MINISTÈRES ET AVEC D'AUTRES PARTIES PRENANTES

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

Un premier bloc de consultations a eu lieu de juin 2018 à février 2019. Six groupes d'intervenants ont été formés et consultés en fonction de leur expertise ou de leur mission : association d'utilisateurs et industrie, aménagement du territoire et autorisation/droit de passage, contrôle et sanctions, santé publique et environnement, et affaires autochtones.

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

ORGANISATIONS CONSULTÉES LORS DU PREMIER BLOC DE CONSULTATIONS	
<b>Contrôle et sanctions</b> Ministère de la Sécurité publique Directeur des poursuites criminelles et pénales Direction des orientations pénales du ministère de la Justice Association des directeurs de police du Québec École nationale de police du Québec Sûreté du Québec	<b>Santé publique et environnement</b> Ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques Ministère de la Santé et des Services sociaux Bureau du coroner Hydro-Québec Institut national de santé publique du Québec
<b>Affaires autochtones</b> Administration régionale Kativik Assemblée des Premières Nations Québec-Labrador Communautés mohawks (Conseil mohawk d'Akwesasne, Conseil des Mohawks de Kahnawake, Conseil des Mohawks de Kanesatake) Conseil de la Nation atikamekw Conseil de la Nation huronne-wendat Gouvernement de la Nation crie Nation naskapie de Kawawachikamach Communautés mohawks, micmaques, algonquines, innues et abénaquises Nation huronne-wendat, nation malécite	<b>Aspects financiers</b> Autorité des marchés financiers Ministère des Finances (consulté en janvier 2020)

Le deuxième bloc de consultations, amorcé parallèlement aux consultations du premier bloc, s'est terminé au printemps 2019. Il visait à recueillir les observations et les propositions de modifications à la LVHR et à ses règlements de la part des sous-ministériats du ministère des Transports.

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

Dès que de premiers éléments de révision de la Loi ont été obtenus, des consultations plus ciblées ont eu lieu, notamment avec les fédérations de VHR, le ministère des Finances, le ministère du Tourisme et la SAAQ.

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

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