

Le ministère des Transports doit assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires. Il gère des programmes de soutien financier dans divers domaines comme :

- le transport en commun et le transport adapté ;
- l'entretien du réseau routier local ;
- l'aménagement de voies cyclables ;
- la remise en état et l'exploitation de réseaux secondaires de chemins de fer ;
- la desserte aérienne et maritime des régions isolées.

Il offre aussi des services-conseils et administre des programmes de soutien à la recherche et d'aide au développement en matière de transport.

Le Ministère est responsable de la délivrance de certains permis liés au réseau routier.

## LA TABLE QUÉBÉCOISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En décembre 2005, le ministre des Transports a mis sur pied la Table québécoise de la sécurité routière. Cette instance réunit une trentaine de représentants et son mandat est de proposer au Ministre des mesures permettant d'améliorer le bilan routier au Québec. En effet, bien que ce bilan ait connu une amélioration importante entre 1978, année de la création de la Régie de l'assurance automobile du Québec, et 2001, on observe qu'il se dégrade depuis lors<sup>1</sup>. Les travaux de la Table, dont le rapport est attendu en 2007, influenceront la nouvelle version de la politique de la sécurité routière dont la divulgation est prévue elle aussi pour cette année.

Le Protecteur du citoyen examinera avec attention ce rapport.

### Plaintes examinées par le Protecteur du citoyen

Ministère des Transports	Plaintes *	Motifs de plainte	Motifs de plainte non fondés	Motifs de plainte fondés
2006-2007	12	13	11	2

\* À l'exclusion des plaintes dont le traitement a été réorienté ou interrompu

1/ Société de l'assurance automobile du Québec, Rapport annuel de gestion 2005, *Le rapport du Président-directeur général*, Québec, 2006, pages 8 et 10.

## NATURE DES PLAINTES

Compte tenu du faible nombre de plaintes jugées recevables et examinées, le Protecteur du citoyen ne peut dégager de tendances significatives. Ces plaintes portent notamment sur des questions d'expropriation et sur la lenteur des directions territoriales à effectuer des travaux sur les infrastructures routières. Les délais à répondre à des réclamations sont aussi matière à se plaindre.

À l'exception de son pouvoir d'approuver les règlements municipaux relatifs à la vitesse et à la circulation de certains types de véhicules, prévu par le Code de la sécurité routière, le Ministère joue essentiellement un rôle conseil auprès des municipalités. Il doit respecter leur autonomie de gestion. Le Protecteur du citoyen peut vérifier si le Ministère joue efficacement ce rôle, notamment en s'assurant qu'il offre son expertise technique au besoin pour la réalisation d'études sur le taux d'accidents.

## DES CITOYENS PRIVÉS DE LEUR DROIT DE RECOURS DEVANT LES TRIBUNAUX

Le 12 avril 2006, la ministre déléguée aux Transports a déposé le projet de loi n° 9, la *Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route*. Ce projet de loi visait à mieux encadrer la pratique des véhicules hors route au Québec tout en assurant la survie de cette industrie. Il faisait suite au processus de consultation amorcé au printemps 2005 dans la foulée d'un jugement de la Cour supérieure rendu en 2004<sup>2</sup>. De l'avis du gouvernement, ce jugement pouvait avoir des conséquences néfastes sur l'industrie de la motoneige et des véhicules tout-terrain au Québec.

Afin de mieux encadrer la pratique des véhicules hors route, le projet de loi prévoyait les mesures suivantes :

- une réglementation concernant l'âge et l'équipement des conducteurs, la puissance des véhicules offerts en location, les émissions sonores et polluantes, l'équipement des véhicules et les droits d'accès aux sentiers ;
- la gradation des amendes pour les infractions ;
- des pouvoirs accrus aux agents de surveillance des sentiers.

2/ *Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire «Petit train du Nord» c. Laurentides (municipalité régionale de comté)* REJB 2004-81143 (C.S.).

Pour protéger les responsables des sentiers contre les effets d'autres recours collectifs comme celui ayant donné lieu au jugement de la Cour supérieure, le projet de loi prévoyait aussi le prolongement du moratoire sur les recours judiciaires jusqu'en mai 2011 et la réévaluation de sa pertinence dans trois ans. Ce moratoire a été imposé en décembre 2004 par l'adoption du projet de loi n° 90.

En mars 2006, en commission parlementaire, le Protecteur du citoyen s'était déjà opposé au principe de l'immunité de poursuite. Il se prononçait alors sur un document d'orientation proposant de transformer le moratoire en immunité permanente. Le projet de loi déposé en avril ne reprenait pas la proposition du document d'orientation concernant l'immunité permanente, mais prolongeait le moratoire. En mai 2006, la Protectrice du citoyen est donc intervenue pour demander que le moratoire soit levé sans délai.

Selon elle, il n'a plus sa raison d'être puisque la situation d'urgence créée par le jugement de la Cour supérieure en 2004 n'existe plus. L'impact de ce jugement a provoqué une prise de conscience au sein du gouvernement, des municipalités et des clubs d'utilisateurs sur le préjudice réel que crée, pour les propriétaires riverains des sentiers, une utilisation anarchique des véhicules hors route. À la suite de ce jugement, des mesures ont été prises ; la ministre déléguée a notamment tenu des consultations régionales et mis sur pied les tables de concertation régionales. D'autres mesures sont à venir, dont le resserrement des règles encadrant l'utilisation des sentiers. La Protectrice du citoyen estime que cette nouvelle cohabitation est l'occasion de rétablir les droits de recours des citoyens devant les tribunaux. Lors de son intervention, elle a aussi réitéré la recommandation, émise en mars 2006, à l'effet que soit constitué un mécanisme permanent et indépendant de traitement des plaintes relatives aux nuisances causées par la pratique des véhicules hors route.

Le projet de loi a été adopté le 13 juin 2006 et les dispositions relatives au moratoire ont été maintenues intégralement. La loi vise deux réseaux de sentiers de quelque 10 000 kilomètres chacun, pour motoneiges et véhicules tout-terrain, qui ont été identifiés par un arrêté ministériel le 20 novembre 2006. Le Protecteur du citoyen sera attentif à la décision qui sera prise concernant la levée du moratoire, sa prolongation ou sa transformation en une immunité permanente.