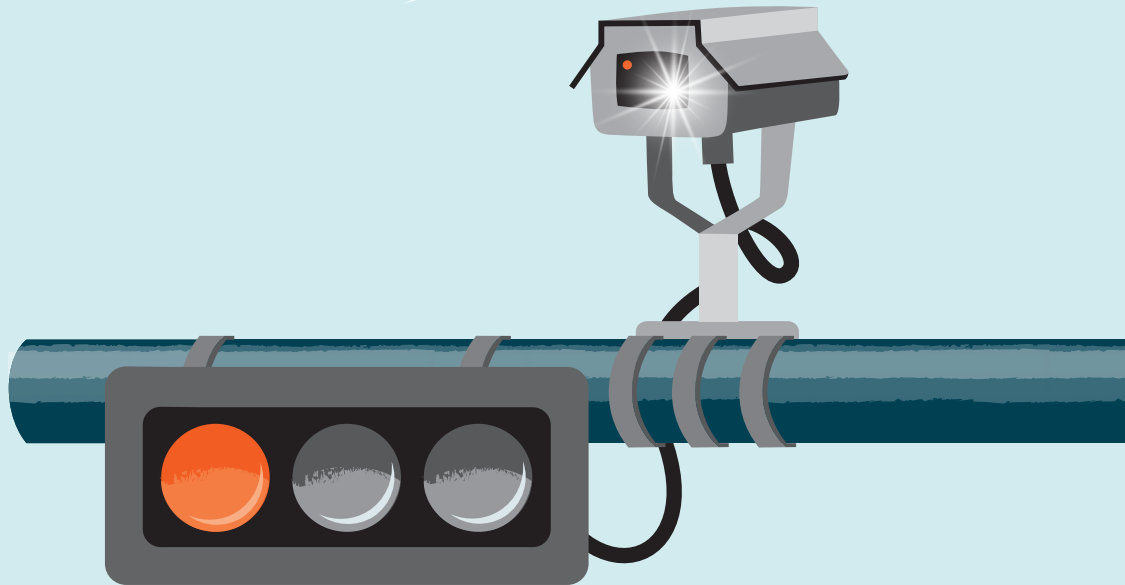


Synthèse des résultats

Consultation publique sur la refonte de la *Loi sur les véhicules automobiles*



Contents

Mot du ministre	1
Consultation publique	2
Analyse	3
<i>Délivrance des permis de conduire</i>	4
<i>Droits à payer et amendes</i>	4
<i>Conduite dangereuse ou avec facultés affaiblies</i>	4
<i>Sécurité des usagers de la route</i>	5
<i>Sécurité et état des véhicules</i>	7
<i>Outils de contrôle des infractions</i>	8
<i>Véhicules tout-terrain (VTT) et motoneiges</i>	8
<i>Commentaires récurrents</i>	9
Prochaines étapes	10



Mot du ministre

La *Loi sur les véhicules automobiles* désigne la législation qui permet d'assurer la sûreté de tous les usagers de la route au Yukon. Le texte actuel, qui a été rédigé en 1977, doit être modernisé puisque le territoire continue de se développer. Il est important que nos lois reflètent les nouvelles réalités des usagers de la route.

Le présent rapport résume ce que nous avons entendu durant la consultation publique et les questions les plus importantes à vos yeux. Les notes prises durant nos rencontres avec les Premières nations, les municipalités, les parties prenantes et les citoyens y ont été intégrées. En 60 jours, nous avons recueilli les commentaires de plus de 2 800 personnes.

Pour le gouvernement du Yukon, la valeur de ces commentaires est inestimable. Ils aideront à façonner la nouvelle loi afin de fournir aux collectivités et aux forces de l'ordre les outils dont ils ont besoin pour que nos routes soient plus sûres pour tous les usagers.

En tant que ministre de la Voirie et des Travaux publics, je tiens à remercier personnellement tous ceux et celles qui ont participé à la consultation. Votre contribution démontre une volonté collective d'assurer la sûreté et le bien-être de tous les Yukonnais et Yukonnaïses.



Richard Mostyn

Ministre de la Voirie et des Travaux publics

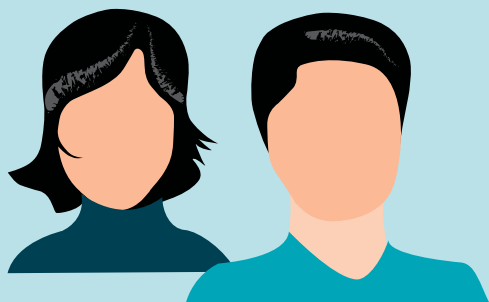
Consultation publique

Le gouvernement du Yukon entend procéder à une refonte de la *Loi sur les véhicules automobiles* tenant compte de certains éléments dans le but de prévenir les comportements dangereux, d'améliorer la sécurité des usagers de la route et de réduire le nombre de blessures et de décès causés par les véhicules automobiles. De fait, les lois du Yukon seraient mises à jour et harmonisées avec celles des autres provinces et territoires du Canada.

Au printemps 2019, le Bureau des statistiques du Yukon a mené pour le ministère de la Voirie et des Travaux publics un sondage en ligne visant à connaître l'avis du public sur plusieurs sujets concernant la *Loi sur les véhicules automobiles*. Ce sondage a débuté le 2 avril 2019 et s'est déroulé pendant 60 jours.

Nous avons utilisé plusieurs méthodes pour encourager la population et les intervenants à répondre au sondage et à faire part de leurs commentaires : publicités dans les journaux et les médias sociaux, affiches dans les collectivités et lettres envoyées aux gouvernements des Premières nations, aux municipalités, aux intervenants clés, aux associations communautaires et à la Gendarmerie royale du Canada (GRC).

De plus, l'équipe de projet a tenu des réunions de consultation publique dans 13 collectivités du Yukon, de sorte que la population a pu rencontrer le personnel, poser des questions et se prononcer sur divers sujets en se présentant aux kiosques correspondants (chaque sujet étant associé à un kiosque distinct).



2 859

RÉPONDANTS AU SONDAGE PUBLIC



Analyse

Les répondants étaient appelés à faire des commentaires sur **sept aspects** :



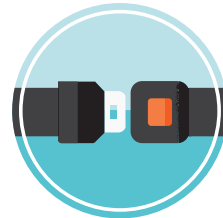
Délivrance des permis de conduire



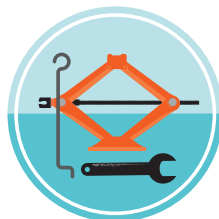
Droits à payer et amendes



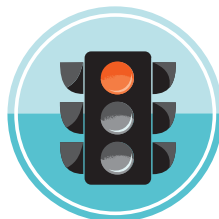
Conduite dangereuse ou avec facultés affaiblies



Sécurité des usagers de la route



Sécurité et état des véhicules



Outils de contrôle des infractions



Véhicules tout-terrain



13 RÉUNIONS DE CONSULTATION PUBLIQUE



Voici une synthèse des résultats.



Délivrance des permis de conduire

Concernant la possibilité de faire passer l'âge minimum pour obtenir un permis d'apprenti conducteur à 16 ans, les avis sont partagés : **50 %** sont en faveur et **47 %** s'y opposent. Des répondants ont souligné que certains jeunes conducteurs qui travaillent ou ont d'autres obligations et doivent se déplacer par eux-mêmes pour se rendre au travail seront désavantagés si l'âge minimum pour obtenir un permis d'apprenti conducteur passe à 16 ans. Les répondants sont d'accord dans une proportion de **66 %** pour porter l'étape d'apprenti conducteur de 6 mois à 12 mois; toutefois, **62 %** des répondants s'opposent à faire passer la durée de l'étape du conducteur intermédiaire de 18 mois à 24 mois.

Un pourcentage important des répondants est favorable à l'idée d'exiger des apprentis conducteurs qu'ils cumulent au moins 10 heures d'expérience de conduite sous la surveillance d'un accompagnateur en hiver et de nuit, soit **84 %** et **76 %**, respectivement.

Quand on demande si, dans le cadre du programme de permis de conduire progressif, les conducteurs devraient reprendre l'étape d'apprenti conducteur ou de conducteur intermédiaire depuis le début s'ils sont reconnus coupables d'une quelconque infraction au Code de la route, **60 %** des répondants sont en faveur. En ce qui concerne l'exigence de faire passer un deuxième examen de conduite aux conducteurs qui désirent obtenir leur permis de conduire permanent de classe cinq, **53 %** des réponses sont favorables.

À la question de faire passer l'âge auquel l'examen médical est obligatoire de 70 ans à 75 ans, plusieurs répondants ont indiqué que bon nombre d'ânés sont actifs et en forme à 70 ans, de sorte que l'examen médical n'est pas nécessaire. Les résultats du sondage sont partagés quant au report de l'âge à 75 ans, **46 %** étant en faveur et **48 %** s'y opposant. Indépendamment de l'âge, **83 %** des répondants sont d'avis qu'il est important que le gouvernement continue d'assumer les frais des examens médicaux obligatoires pour les personnes âgées.

Beaucoup de répondants recommandent de faciliter l'accès à des programmes d'éducation et d'améliorer ceux-ci, et ce, à toutes les étapes d'apprentissage de la conduite. Certains suggèrent des programmes abordables et bien publicisés, des cours sur la conduite préventive, sur le rétablissement du permis et sur la conduite en général.



Droits à payer et amendes

Actuellement, au Yukon, les droits à payer pour l'immatriculation de véhicules, le renouvellement du permis et l'examen de conduite ne couvrent pas la totalité des coûts de gestion de ces services. Une des solutions proposées dans le sondage consisterait à majorer les droits à payer de manière à couvrir le coût de la prestation des services, solution qui est accueillie favorablement par **35 %** des répondants, contre **55 %** qui s'y opposent.

Les répondants sont, dans une proportion de **72 %**, en faveur d'une majoration des amendes pour les infractions à la *Loi sur les véhicules automobiles*, de sorte qu'elles soient proportionnelles à la gravité de l'infraction et qu'elles contribuent à prévenir les comportements dangereux. Dans les commentaires recueillis auprès des répondants au sondage et des participants aux consultations publiques, on constate que ce changement reçoit un soutien important quand il est question de conduite avec facultés affaiblies, de distraction au volant et d'excès de vitesse.

Certains répondants au sondage aimeraient que l'on envisage de distribuer des amendes à d'autres usagers de la route, comme les cyclistes et les piétons, de manière à encourager des pratiques sécuritaires en matière de partage de la route par tous les usagers.



Conduite dangereuse ou avec facultés affaiblies

Au Yukon, un conducteur peut voir son permis suspendu immédiatement pour une période de 24 heures si un agent de la GRC a des motifs raisonnables de croire qu'il conduit avec les facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue. Toutefois, il n'y a actuellement aucune peine précise pour les taux inférieurs à la limite légale (c.-à-d. un taux d'alcoolémie de **0,05 %** à **0,08 %** ou avoir échoué à un test de sobriété sur le terrain après avoir consommé de la drogue), ce qui diverge des lois en vigueur dans la plupart des provinces et territoires du Canada. À la question d'augmenter les peines sur la route en cas de conduite avec facultés affaiblies si le taux d'alcool ou de drogue est inférieur à la limite légale, les réponses sont partagées, **44 %** étant pour et **50 %** contre. Certains répondants se disent préoccupés à l'idée que des amendes soient imposées sans disposer d'un mécanisme pour mesurer

avec précision et constance la quantité de cannabis présente dans l'organisme d'une personne.

La majorité des répondants (**76 %**) aimeraient que les conducteurs accusés de conduite avec facultés affaiblies dont le taux d'alcoolémie est égal ou supérieur à la limite légale (comme il est précédemment décrit) soient tenus de suivre un programme de rééducation, comme IMPACT. Par ailleurs, **73 %** des répondants sont en faveur d'un programme plus strict pour les récidivistes. Certains membres du public suggèrent de porter des accusations au criminel contre les récidivistes pour les amener à modifier leur comportement. D'autres proposent le recours à des programmes de réhabilitation afin d'intervenir tôt pour prévenir ce comportement.

Le programme d'antidémarrage avec éthylomètre est imposé aux conducteurs reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies; il comprend un dispositif qui empêche le conducteur de démarrer ou d'utiliser son véhicule s'il a consommé de l'alcool, afin de l'amener à changer son comportement. Actuellement, le programme n'est pas obligatoire après la première infraction de conduite avec facultés affaiblies au titre du *Code criminel du Canada*, mais quand on propose de le rendre obligatoire, **55 %** des répondants sont en faveur.

Une grande majorité (**87 %**) des répondants sont en faveur de peines plus sévères pour la conduite avec facultés affaiblies lorsque le taux d'alcoolémie est au moins le double de la limite légale, et **86 %** sont aussi en faveur de peines sévères en cas de conduite avec facultés affaiblies si un enfant ou un jeune se trouve à bord du véhicule. Pour ce qui est de la politique de tolérance zéro à l'égard de l'alcool et des drogues durant les cinq premières années de conduite, indépendamment de l'âge du conducteur, **64 %** sont en faveur de cette proposition.

Les répondants appuient à **67 %** la proposition de confisquer le véhicule d'un conducteur qui a été reconnu coupable trois fois ou plus de conduite avec facultés affaiblies ou d'une infraction routière au *Code criminel du Canada* en l'espace de dix ans. Cependant, les répondants ont maintes fois souligné le fait que les véhicules servent souvent à d'autres membres de la famille. En conséquence, la confiscation ou la saisie d'un véhicule par suite d'une accusation pour conduite avec facultés affaiblies peut être préjudiciable pour la famille, car tous les membres en seraient alors privés.

Dans leurs commentaires, certains indiquent que les conducteurs sous l'influence de drogues ou d'alcool et dont le taux atteint ou dépasse la limite légale ainsi que

les récidivistes devraient voir leur permis révoqué ou suspendu pendant une période assez longue. Si **46 %** sont en faveur d'une suspension du permis en cas d'accusations au criminel de conduite avec facultés affaiblies jusqu'à ce que l'affaire soit réglée devant les tribunaux, **41 %** sont en revanche en désaccord.

Les réponses sont réparties de façon relativement égale quand il est question des peines pour des infractions pour conduite avec facultés affaiblies par la fatigue, comme la suspension immédiate sur le bord de la route du permis pendant 24 heures, **40 %** des répondants étant en faveur, **41 %** étant contre. Certains suggèrent de donner plus d'information sur la fatigue au volant afin que la population comprenne mieux les risques qui y sont associés. Les répondants désirent aussi en savoir plus sur l'encadrement possible.

Dans l'ensemble, la conduite avec facultés affaiblies constitue l'enjeu le plus important concernant la circulation routière, suscitant plus de 200 commentaires.



Sécurité des usagers de la route

À l'heure actuelle, il n'y a aucune restriction quant au nombre de passagers pouvant légalement se trouver à bord d'un véhicule, et ce, même s'il n'y a pas assez de ceintures de sécurité pour tous. À la question de limiter le nombre de passagers au nombre de ceintures de sécurité, **69 %** ont répondu dans l'affirmative.

Nous avons obtenu une réponse mitigée à la question concernant l'interdiction de prendre place dans la caisse d'une camionnette, **35 %** s'étant prononcés contre, **23 %** en faveur et **37 %** en faveur, mais avec des exceptions. La loi actuelle permet à une personne de prendre place dans la caisse d'une camionnette pourvu que cette personne ait au moins sept ans, qu'elle soit assise et que le bord supérieur de la caisse lui arrive au-dessus de la taille. Parmi les exceptions les plus souvent mentionnées, citons les défilés, les besoins liés au travail, les situations d'urgence ainsi que les déplacements sur une propriété privée, dans les zones rurales ou les routes de campagne, dans les collectivités rurales, dans les terrains de camping, dans le cadre d'activités récréatives et de la chasse. Certains ont proposé de hausser l'âge minimal, les recommandations allant de 10 à 18 ans. D'autres ont suggéré, notamment, que la loi reconnaisse les mesures de sécurité prises, par exemple l'installation de ceintures de sécurité dans la caisse des camionnettes.

Quelque **57 %** des répondants sont d'accord avec l'idée d'attacher les animaux transportés dans la caisse d'une camionnette, tandis que **31 %** sont en désaccord. Parmi les répondants favorables à la proposition, **25 %** sont d'avis que les animaux devraient être mis dans une cage, et **18 %** préfèrent le harnais. En ce qui a trait à l'obligation d'attacher les animaux à l'intérieur d'un véhicule, **61 %** sont d'avis que ce n'est pas nécessaire.

Nous avons demandé quelles étaient les causes de distraction au volant. « Écrire » a été retenu dans une proportion de **81 %**, « lire des documents imprimés » à **77 %**, « faire sa toilette » à **76 %** et « fumer » à **27 %**. « Utiliser un quelconque appareil électronique (ordinateur portable, jeu vidéo, appareil photo, caméra, appareil de divertissement, lecteur audio portatif, appareil GPS) » a aussi été le choix de **74 %** des répondants. Toutefois, certains ont mentionné qu'il ne faudrait pas inclure les appareils GPS dans cette liste. Dix pour cent des répondants ont indiqué d'autres distractions, y compris manger et boire, les animaux de compagnie, les enfants, l'activité sexuelle, la musique, la recherche d'un article dans le véhicule et les distractions causées par des éléments hors du véhicule, comme la signalisation et autres affiches.

À la question d'imposer des peines plus sévères pour les infractions de conduite dangereuse, comme les courses, les manœuvres périlleuses, les grands excès de vitesse et les distractions au volant, **71 %** sont en faveur d'un tel changement. Dans l'ensemble, les distractions au volant, la conduite dangereuse et les excès de vitesse sont les enjeux les plus importants en matière de circulation routière, faisant l'objet de 585 commentaires. L'interdiction de conduire à vie en cas d'infractions très graves au Code de la route, comme rouler à une vitesse excessive et faire la course, obtient la faveur des répondants dans une proportion de **57 %**.

Tant chez les répondants au sondage que chez les participants à la consultation publique, les commentaires sont nombreux au sujet des conducteurs qui ne respectent pas la loi concernant les zones scolaires et l'arrêt pour un autobus scolaire. Précisons qu'il est question, entre autres, des conducteurs qui ne s'arrêtent pas quand les panneaux d'arrêt et les feux clignotants des autobus sont en fonction et qui dépassent les limites de vitesse dans les zones scolaires et à proximité des terrains de jeux. En mars 2019, le gouvernement du Yukon a augmenté le montant de l'amende imposée aux conducteurs qui omettent de s'arrêter pour un autobus scolaire, le faisant passer de 200 \$ à 500 \$, ainsi que le nombre de points d'inaptitude inscrits au dossier, qui passe de 5 à 8.

Si un conducteur omet de s'arrêter pour un autobus scolaire, **78 %** des répondants sont en faveur d'une amende plus salée, **65 %** optent pour l'augmentation du nombre de points d'inaptitude inscrits au dossier et **50 %** choisissent la suspension du permis; **47 %** sont d'avis que le conducteur devrait suivre un cours de conduite préventive, tandis que **37 %** privilégient la mise en probation. Si de nombreux commentaires abondent dans le sens que les amendes, les points d'inaptitude ou les cours et les programmes sont des choix judicieux, des répondants proposent en revanche d'autres solutions, comme la suspension ou la révocation du permis, le travail communautaire et la confiscation du véhicule.

Les piétons, les cyclistes, les motocyclistes et les personnes utilisant des dispositifs d'assistance sont considérés comme des usagers de la route vulnérables. Pour ce qui est des peines à imposer aux auteurs d'infractions touchant ces usagers de la route, **59 %** des répondants estiment que les amendes devraient être plus sévères, **50 %** optent pour une augmentation des points d'inaptitude inscrits au dossier, **41 %** appuient la suspension du permis et **6 %** font d'autres recommandations, dont le travail communautaire, des cours et des formations, la confiscation du véhicule et l'incarcération. Le sondage et la consultation publique ont suscité un débat démontrant un intérêt à rendre les usagers vulnérables plus responsables et à imposer des formations à ces usagers pour qu'ils puissent partager la route de manière responsable et en toute sécurité.

Au Yukon, à l'heure actuelle, aucune loi n'exige le port du casque de vélo bien que les municipalités puissent établir des règlements en ce sens, comme l'a d'ailleurs fait la Ville de Whitehorse. Les résultats à cet égard sont serrés, **49 %** étant en faveur de l'adoption d'une loi territoriale exigeant des cyclistes qu'ils portent un casque de vélo homologué par le gouvernement, et **44 %** s'y opposant. Parmi les répondants qui appuient l'adoption d'une loi, **43 %** souhaitent que tous les cyclistes portent un casque et **6 %** sont d'avis que la loi ne devrait viser que les cyclistes de moins de 18 ans.

Les répondants recommandent des exceptions à la loi proposée, comme le retrait de certains emplacements, notamment les collectivités et les régions rurales, les sentiers et les propriétés privées. D'autres suggèrent la mise en place de mesures d'adaptation pour des motifs religieux, des raisons médicales et les urgences. Des répondants aimeraient aussi que des solutions soient offertes aux ménages à faible revenu.

Autre résultat serré : **44 %** des répondants sont en faveur de l'obligation de porter un casque pour

les autres modes de transport utilisés sur la voie publique, comme le patin à roues alignées, le patin à roulettes, la trottinette et la planche à roulettes, et **46 %** s'y opposent. Plus de 65 répondants suggèrent que la loi proposée ne vise que les enfants et les jeunes, l'âge maximal variant entre 12 et 19 ans. Certains recommandent aussi d'autres exceptions à la loi proposée, comme l'utilisation de ces modes de transport dans les collectivités rurales, les sentiers, les propriétés privées et les régions rurales. Toutefois, des répondants s'opposent à toute exception, si l'on se fie aux 50 commentaires recueillis en ce sens.



Sécurité et état des véhicules

Certaines provinces canadiennes exigent une inspection de sécurité seulement dans le cas de l'immatriculation de véhicules privés provenant de l'extérieur de la province. Cette façon de faire obtient l'appui de **43 %** des répondants, **32 %** s'y opposent et **22 %** se disent ni pour ni contre. D'autres provinces exigent des inspections périodiques, mais **40 %** des répondants s'opposent à ce qu'une telle obligation soit imposée au Yukon. Parmi les **51 %** en faveur du changement, **2 %** croient que les inspections devraient se faire tous les ans, **7 %**, tous les deux ans, **20 %**, tous les cinq ans et **18 %**, tous les dix ans. Un commentaire récurrent suggère d'imposer des inspections obligatoires en fonction de l'âge du véhicule, plusieurs répondants recommandant que les véhicules de 10 ans et plus fassent l'objet d'une inspection. La fréquence des inspections serait alors basée sur l'âge du véhicule et augmenterait en fonction de l'âge du véhicule. D'autres ont suggéré d'inclure des inspections obligatoires selon le nombre de kilomètres parcourus, selon le dossier d'accidents ou au moment de la vente du véhicule.

Si les vitres sont teintées au moyen d'une pellicule après la fabrication du véhicule, elles peuvent présenter un risque pour la sécurité en cas de collision, car le verre ne se brise pas correctement. À la question de savoir si la teinte des vitres après la fabrication doit faire l'objet d'une réglementation, **59 %** se disent en faveur. De plus, des répondants sont opposés aux supports de plaque d'immatriculation teintés.

Les véhicules surélevés sont des véhicules modifiés après leur fabrication, par exemple au moyen d'un ensemble de surélévation de la suspension ou de la carrosserie, de pneus plus gros, ou les deux. À la

question de savoir si l'on doit restreindre la hauteur à laquelle un véhicule peut être surélevé, **55 %** sont en accord et **35 %** sont en désaccord.

Selon certaines études, les véhicules avec volant à droite pourraient faire augmenter le risque d'accident. La majorité (**57 %**) ne croit pas qu'on doive interdire l'immatriculation de ces véhicules au Yukon. Des répondants proposent d'imposer les mêmes exigences d'inspection à ces véhicules, et cette méthode devrait permettre de déterminer s'ils sont sécuritaires sur la route.

Les phares installés après la fabrication du véhicule (comme les barres lumineuses, les phares à décharge à haute intensité et les phares à DEL) peuvent permettre au conducteur de mieux voir la route, mais s'ils sont mal installés et sont dirigés vers les yeux des autres conducteurs, ils peuvent les éblouir ou les aveugler en raison de leur grande luminosité. Plus de 70 commentaires ont été formulés concernant les phares modifiés, la plupart étant en faveur d'un règlement à cet égard. En effet, **61 %** des répondants aimeraient que l'utilisation de barres lumineuses et de phares mal installés soit interdite et **46 %** appuient l'interdiction de modifications de véhicules qui peuvent causer une distraction. Dans une proportion presque égale, **43 %** des répondants s'opposent à l'interdiction de modifications de véhicules qui peuvent causer une distraction.

Les recherches montrent que dans des conditions de conduite hivernale, les pneus d'hiver sont plus efficaces que les autres types de pneus, y compris les pneus toutes saisons. Les répondants sont d'accord, dans une proportion de **55 %**, à ce que les pneus d'hiver soient obligatoires à certaines périodes de l'année, comme du 1^{er} septembre au 31 mai. De surcroît, certains répondants aimeraient que les pneus d'hiver soient obligatoires de manière à éviter d'épandre du gravier et du sel sur les routes. Les répondants souhaitent, à **66 %**, que les pneus à crampons soient limités à certaines périodes de l'année, comme du 1^{er} septembre au 31 mai.

À la question visant à savoir dans quelle mesure le bruit des silencieux défectueux ou modifiés dérange, **27 %** ont répondu pas du tout, **16 %** se disent un peu dérangés, **17 %**, modérément, **16 %**, beaucoup, et **23 %**, énormément. Trente commentaires ont été formulés pour exprimer plus en détail le mécontentement face aux silencieux modifiés ou défectueux.

En ce qui a trait aux dérangements causés par le bruit de freins moteur des véhicules commerciaux, **43 %** des répondants ne sont pas du tout dérangés, **20 %** le sont un peu, **20 %** le sont modérément, **6 %** le sont beaucoup et **6 %** le sont énormément. Des répondants

disent comprendre que les freins moteur des véhicules commerciaux font partie de l'équipement de sécurité et être, en conséquence, moins dérangés par le bruit.

À la question sur les sources de bruit excessif causé par les véhicules, 60 répondants mentionnent les véhicules hors route, 80 parlent plutôt des motocyclettes et 150 invoquent la musique forte. Comme autres sources de bruit excessif causé par les véhicules, mentionnons les alarmes de voiture, les sirènes, les klaxons, les véhicules au diesel et les manœuvres périlleuses.



Outils de contrôle des infractions

Les outils de contrôle automatique des infractions facilitent l'application de la loi en cas d'infraction au Code de la route. Par exemple, le radar photo sert à faire respecter les limites de vitesse et les caméras de surveillance aux feux rouges et verts servent à améliorer la sécurité routière aux intersections.

Les répondants sont opposés, dans une proportion de **47 %**, à l'utilisation du radar photo pour contrôler les infractions de vitesse au Yukon; **37 %** y sont favorables, alors que **15 %** sont ni pour ni contre. Toutefois, **49 %** des répondants sont favorables à l'installation de caméras de surveillance aux feux rouges des intersections, tandis que **38 %** s'y opposent et **12 %** sont ni pour ni contre. Les caméras de surveillance aux feux verts obtiennent l'appui de **32 %** des répondants, **46 %** s'opposent à l'idée et **17 %** sont ni pour ni contre.

Des répondants se disent préoccupés par le risque accru d'accidents et de conduite dangereuse par les conducteurs qui connaissent l'emplacement du radar photo et qui pourraient rajuster abruptement leur vitesse afin d'éviter des peines. D'autres font état d'un manque de planification et d'infrastructures pour l'installation de caméras de surveillance aux feux rouges et verts, notamment à cause de l'absence de feux et de voies de virage, de voies de dépassement et d'autres infrastructures facilitant la fluidité de la circulation.

Selon des commentaires recueillis dans des collectivités rurales, il y aurait lieu d'ajouter des panneaux de signalisation et des feux avant d'installer d'autres outils de contrôle des infractions.

À l'heure actuelle, le Yukon exige seulement que les véhicules personnels soient munis d'une plaque d'immatriculation à l'arrière, contrairement à d'autres provinces et territoires, et **67 %** des répondants préféreraient que cela demeure inchangé.



Véhicules tout-terrain (VTT) et motoneiges

À l'heure actuelle, les dispositions de la Loi sur les véhicules automobiles touchant la sécurité routière peuvent s'appliquer ou non aux VTT et aux motoneiges selon l'endroit où ils circulent. Les dispositions territoriales en matière de sécurité routière s'appliquent sur les routes entretenues, mais ne s'appliquent pas dans les secteurs hors route aux abords des collectivités, dans l'arrière-pays et sur les routes des collectivités exclues suivantes : Keno, Pelly Crossing, Old Crow, Carcross, Burwash, Destruction Bay, Beaver Creek, Ross River et Upper Liard. **45%** des répondants sont d'avis que les dispositions législatives territoriales touchant la sécurité routière, comme la conduite avec facultés affaiblies, devraient s'appliquer aux VTT et aux motoneiges au Yukon, et ce, sur toutes les terres publiques, y compris les routes et l'arrière-pays. Quelque **23 %** estiment que les dispositions législatives touchant la sécurité sur le territoire devraient s'appliquer seulement sur les routes et **26 %** sont d'avis qu'il est inutile de modifier les dispositions.

La Société canadienne de pédiatrie recommande le port obligatoire d'un casque homologué par le gouvernement pour tous les utilisateurs de VTT et de motoneiges. À l'heure actuelle, seuls les utilisateurs de VTT et de motoneiges qui circulent sur des routes entretenues et les jeunes de moins de 16 ans sont tenus de porter un casque. Dans une proportion de **41 %**, les répondants pensent que le casque homologué par le gouvernement devrait être obligatoire pour les utilisateurs de VTT et de motoneiges âgés de 16 ans et plus, et ce, sur toutes les terres publiques, y compris les routes et l'arrière-pays, tandis que **21 %** estiment qu'il faudrait l'imposer seulement sur toutes les routes du Yukon et **32 %** préféreraient qu'il n'y ait pas de modification. Parmi les exceptions invoquées, mentionnons la conduite sur une propriété privée, les motifs religieux, les raisons médicales et les urgences. De nombreux commentaires font état d'exceptions aux fins de la chasse et du piégeage, plus précisément dans les collectivités et les régions rurales où ces activités sont considérées comme un mode de vie et où la réglementation n'est pas jugée nécessaire, indépendamment de l'âge de l'utilisateur.

D'autres suggèrent que l'obligation de porter un casque homologué par le gouvernement devrait dépendre de l'âge de l'utilisateur du VTT ou de la motoneige, tout en précisant que cela ne devrait pas être exigé des adultes.

À l'heure actuelle, au Yukon, il n'est pas obligatoire d'immatriculer les VTT ou les motoneiges utilisés exclusivement hors route ni de souscrire une assurance pour ceux-ci. Les résultats sont également répartis pour ce qui est de l'obligation d'immatriculer les VTT et les motoneiges. En tout, **34 %** sont favorables à l'immatriculation pour les véhicules qui circulent sur les terres publiques, y compris les routes et l'arrière-pays, **30 %** sont favorables uniquement s'ils circulent sur les routes et **31 %** optent pour le statu quo. On observe aussi une répartition égale concernant l'obligation de souscrire une assurance pour les VTT et les motoneiges au Yukon : **32 %** sont d'accord seulement pour les véhicules qui circulent sur les routes, **31 %** sont en faveur pour les véhicules qui circulent sur les terres publiques, et **30 %** sont contre toute modification liée à l'assurance.

À l'heure actuelle, il n'y a pas d'âge minimum pour conduire un VTT ou une motoneige hors route. Or, la Société canadienne de pédiatrie recommande que l'âge minimum pour conduire un VTT ou une motoneige soit de 16 ans en raison du risque important de blessures graves ou de décès. Les répondants, dans une proportion de **52 %**, croient qu'il ne devrait pas y avoir d'âge minimum pour conduire un VTT ou une motoneige dans les secteurs hors route. Parmi les **40 %** qui sont en faveur de l'établissement d'un âge minimum, les suggestions varient entre 8 et 21 ans. La majorité des répondants en faveur d'un âge minimum sont d'accord, dans une proportion de **47 %**, avec l'idée que l'âge minimum soit de 16 ans. Pour ce qui est des enfants de moins de 16 ans, **55 %** des répondants conviennent qu'il faut la surveillance d'un adulte. De plus, l'âge minimum recommandé pour conduire un VTT ou une motoneige hors route sans la surveillance d'un adulte varie entre 12 et 20 ans au moins, la majorité (**53 %**) privilégiant, encore une fois, 16 ans.

Tous les véhicules font l'objet de recommandations du fabricant concernant l'âge du conducteur et la taille du véhicule. Toutefois, au Yukon, il n'y a aucune restriction légale sur ces points, ce qui signifie que les enfants de tous âges peuvent conduire un VTT ou une motoneige, peu importe sa taille, tant qu'ils ne conduisent pas le véhicule sur une route, une situation qui reçoit l'appui de **40 %** des répondants. Cependant, **47 %** des répondants croient qu'il devrait y avoir des restrictions quant à l'âge pour conduire un VTT ou une motoneige fondées sur la taille de la machine.

La question des VTT et des motoneiges a suscité beaucoup de discussions parmi les répondants au sondage, tout comme durant les réunions de consultation publique dans les collectivités, surtout concernant l'âge minimum et la responsabilité. Bien que certains répondants soient en faveur de l'exigence liée à la surveillance et à l'âge minimum, ils sont nombreux à suggérer d'offrir plus de formations, de cours et d'encadrement afin que les enfants soient aptes à conduire les véhicules en toute sécurité. À la question de savoir si l'on doit exiger une formation sur la sécurité en VTT et en motoneige, **27 %** des répondants sont en faveur, mais seulement pour les enfants de moins de 16 ans; **29 %** sont d'accord pour qu'elle soit obligatoire pour tous et **37 %** ne sont pas d'accord avec l'idée d'une formation obligatoire.

Parmi les thèmes fréquemment abordés, mentionnons le fait que les VTT et les motoneiges font partie intégrante des loisirs et des traditions familiales, et que cela ne concerne pas uniquement la chasse et le piégeage. Les commentaires tendent plus vers la responsabilisation des accompagnateurs et des adultes que vers l'application de règlements supplémentaires. Les gens se disent aussi préoccupés par la capacité à faire observer un règlement, qu'il soit nouveau ou existant.

Commentaires récurrents

Un thème courant qui se dégage du sondage et de la consultation publique est une application de la loi apparemment limitée. Bon nombre de répondants préféreraient une application accrue des lois existantes sur l'ensemble du territoire, plutôt que la création de nouvelles lois ou la modification des lois actuelles. Dans les commentaires, on anticipe, de façon générale, la tâche ardue d'appliquer de nouvelles lois complexes, quand on constate que, déjà, les ressources en ce sens font défaut.



Prochaines étapes

Les commentaires reçus dans le cadre du sondage, lors des assemblées publiques et lors des rencontres avec les intervenants et les gouvernements des Premières nations seront utilisés pour élaborer des solutions et orienter le processus décisionnel.

Les nouveaux enjeux émergeant de la consultation publique seront pris en considération s'ils sont fondés sur des preuves.

Lorsque nous aurons terminé, les changements proposés seront présentés aux intervenants directement concernés par la nouvelle Loi (comme les administrations municipales, les gouvernements des Premières nations et la GRC) pour recueillir leurs commentaires. Nous nous attendons à ce que la nouvelle Loi sur les véhicules automobiles soit terminée au printemps 2021 et que les règlements soient terminés durant l'année 2023. Cela signifie que la nouvelle législation n'entrera pas en vigueur avant 2023, lorsque les règlements seront terminés.

Si vous avez des questions ou des commentaires au sujet de la refonte de la Loi sur les véhicules automobiles, veuillez contacter Tharian Botting du ministère de la Voirie et des Travaux publics au 867-633-7937 ou en écrivant à tharian.botting@gov.yk.ca.

