



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le mardi 9 février 2010 — Vol. 41 N° 42

*Consultations particulières sur le document intitulé **Rapport
sur les véhicules hors route — Vers un développement
durable de la pratique** (1)*

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Yvon Vallières**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 9 février 2010 — Vol. 41 N° 42

Table des matières

Organisation des travaux	1
Remarques préliminaires	1
M. Norman MacMillan	1
M. Stéphane Bergeron	2
Auditions	2
Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ)	2
La Force venue du froid inc.	9
Institut national de santé publique du Québec (INSPQ)	17

Autres intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente

M. Marc Carrière
M. Guy Ouellette
M. Claude Cousineau

- * M. Danny Gagnon, FQCQ
- * M. Jean-Guy Pagé, La Force venue du froid inc.
- * M. Yves Constantineau, idem
- * M. Marc Dionne, INSPQ
- * M. Gilles Légaré, idem
- * M. Richard Martin, idem
- * Mme Danielle St-Laurent, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 9 février 2010 — Vol. 41 N° 42

Consultations particulières sur le document intitulé *Rapport sur les véhicules hors route — Vers un développement durable de la pratique (1)*

(Quinze heures cinquante-deux minutes)

M. Norman MacMillan

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames, messieurs à l'ordre, s'il vous plaît!

Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement... Il y a comme un retour de son, je ne sais pas quoi, là. Alors, ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Je vous donne la lecture du mandat. Le mandat de la Commission des transports et de l'environnement est de procéder à des consultations particulières et de tenir des auditions publiques à l'égard du document intitulé *Vers un développement durable de la pratique*.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. McKay (L'Assomption) est remplacé par M. Bergeron (Verchères).

Organisation des travaux

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, nous sommes en audition sur des consultations particulières et auditions publiques portant sur le document dont je viens de vous donner le titre: *Vers un développement durable de la pratique*. Nous débiterons sans plus tarder avec les remarques préliminaires. M. le ministre, vous disposez de 7 min 30 s pour vos remarques d'ouverture.

M. MacMillan: Est-ce qu'on peut discuter... oui, oui, qu'on s'entende si on veut finir à 18 heures. Moi, ça ne me dérange pas, là. Je veux dire, si on peut faire ça tout de suite puis ça va être fini après, là. Moi, je peux...

La Présidente (Mme Doyer): D'accord. Moi, je suis d'accord avec ça. On peut en discuter, soit qu'on conserve l'ordre du jour qui est d'entendre les groupes et de faire des remarques préliminaires. Ça vous appartient, la décision, mais, moi...

M. Bergeron: On peut faire des remarques préliminaires pas mal plus brèves puis des échanges plus brefs, tout en permettant bien sûr aux groupes de disposer du temps qui...

M. MacMillan: L'important, c'est les groupes qui peuvent discuter comme il faut. Nous, on peut... Je vais rapidement... Ça vous va, ça?

M. Bergeron: Ah, tout à fait.

Remarques préliminaires

La Présidente (Mme Doyer): Je vous invite, messieurs, c'est ça, à faire des remarques préliminaires les plus courtes possible pour qu'on puisse entendre les groupes. Alors, M. le ministre, à vous la parole.

M. MacMillan: Alors, c'est malheureux, Mme la Présidente, parce que probablement que j'avais le meilleur discours de mes 20 ans de politique pour débiter après-midi pour les VHR.

La Présidente (Mme Doyer): Vous le ferez à vos remarques finales.

M. MacMillan: Ah bon! bien, merci, merci.

La Présidente (Mme Doyer): S'il est encore approprié, M. le ministre.

M. MacMillan: Eh bien! il va être toujours approprié. Alors, écoutez, le but des consultations, là, rapidement, on se rappelle qu'il y a eu des tables de consultations à travers le Québec qui se sont réunies et qui ont mis beaucoup d'idées sur la table. Alors, c'est un peu le but de la consultation. Moi, l'an passé, j'ai eu le plaisir de faire le tour du Québec à part du Grand Nord — j'ai manqué seulement le Grand Nord à la fin — pour rencontrer les gens pour discuter des véhicules hors route. Très important.

On comprend qu'il y a beaucoup de... Il y en a pour au-delà de 500 000 véhicules hors route au Québec et, dernièrement, il y a une augmentation. Nous avons pris des décisions de continuer les tables de concertation pour un autre mandat de trois ans pour essayer de trouver une solution, si on veut, permanente, avoir une pérennité dans nos sentiers, etc.

Nous avons rajouté aussi, nous avons déposé une augmentation, je pense, qui est importante. C'est une augmentation de 15 \$ sur les plaques, mais quand même que tout l'argent revient... retourne aux gens dans les loisirs de motoneige et de ce que, moi... ce qui est communément appelé les quatre-roues, les VTT. Alors, je pense qu'on a fait des bons... des avances pour aider. Dans l'infrastructure, on pense qu'il y a à peu près 2 millions par année, dans les premières années, qu'on pourra mettre et aider à investir dans chacune des régions du Québec.

Alors, en somme, c'est ça, Mme la Présidente. Je vais passer la parole immédiatement à mon collègue de l'opposition, et après, on pourra discuter avec les différents groupes.

Et, en passant, juste pour finir, j'aimerais remercier tous les gens qui ont participé aux tables de concertation à travers de toutes les régions du Québec. Ça a été un succès énorme. Et le résultat, c'est qu'on a demandé de continuer des tables de concertation pour trois ans, que nous avons acquiescé, et que nous allons faire et continuer à travailler avec les gens. Écoutez, nos gens qui, comme loisir, se servent des motoneiges et des VTT, et c'est important pour l'économie: 14 000 emplois, 2 milliards par année de retombées économiques, on ne peut pas mettre ça de côté. Alors, nous sommes là pour encore trouver de meilleures solutions pour aller de l'avant avec nos véhicules hors route et vers un développement durable de la pratique. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Alors, j'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle à faire ses remarques préliminaires.

M. Stéphane Bergeron

M. Bergeron: Alors, Mme la Présidente, je tâcherai d'être aussi bref que le ministre délégué aux Transports et, qui sait, peut-être même plus bref encore.

Simplement pour dire à mon tour que nous amorçons présentement un débat, je pense, très important. Nous avons vu, à travers le processus des tables de concertation mis en place par le gouvernement, l'importance que revêt la question des véhicules hors route pour de nombreuses régions au Québec. C'est un outil de développement économique très important, d'une part; d'autre part, il s'agit d'un loisir qui est pratiqué par bon nombre de Québécoises et de Québécois et bon nombre de touristes qui viennent chez nous spécifiquement pour profiter des paysages, profiter des saisons et profiter des infrastructures qui sont mises à leur disposition.

Je lisais il y a quelque temps un article fort pertinent dans *Le Devoir*, signé par Louis-Gilles Francoeur, qui regrettait que le débat se fasse sur la base du rapport qui a été présenté au gouvernement, puis que conséquemment les balises sont déjà définies d'avance. Je pense qu'il s'agit d'une observation fort pertinente de la part de M. Francoeur. Cela dit, les groupes qui viendront comparaître au cours des prochains jours ne sont pas contraints par les balises de ce rapport. Ces groupes peuvent nous entretenir de quelques questions qui les préoccupent. Ces groupes peuvent soulever quelque préoccupation qui retient leur attention. Ces groupes peuvent nous émettre des suggestions que nous verrons éventuellement à traduire en recommandations au gouvernement, dans la mise en oeuvre éventuellement d'un projet de législation qui sera étudié par les parlementaires.

Il y a des questions délicates entourant toute la question, toute la problématique des véhicules hors route, notamment celle de l'interdiction de poursuite en cas de nuisance. C'est une question sur laquelle je serai personnellement très intéressé à recevoir des commentaires de la part des différents groupes qui comparaitront. On se souvient que cette mesure avait soulevé beaucoup de controverse au moment où elle avait été mise de l'avant. Ce devait à l'époque être une mesure temporaire. Est-il toujours justifié de maintenir une telle mesure qui va à l'encontre du droit fondamental des gens de pouvoir faire appel aux tribunaux? La question se pose et mérite qu'on se penche dessus puis que les gens s'expriment à travers cette consultation publique.

● (16 heures) ●

Alors, sans plus tarder, à mon tour, j'aimerais donner la parole aux gens qui se sont donné la peine de faire valoir leur point de vue dans des mémoires qu'ils ont acheminé à la commission ou en demandant d'être entendus par cette commission. Je veux à mon tour, à l'instar du ministre, remercier les personnes qui de près ou de loin ont permis ce débat dans les régions, qui a culminé dans ce rapport avec lequel on peut être en accord ou en désaccord, là n'est pas la question. Le rapport fait présentement l'objet d'un débat, d'une discussion. Le ministre a eu l'ouverture de soumettre ce rapport à une discussion, à un débat à travers cette commission, et je pense qu'il faut saluer que nous puissions effectivement débattre des conclusions du rapport pour, je le pense, en arriver au projet de législation qui soit le plus

approprié pour l'industrie, pour les Québécoises et Québécois en général et pour le droit au Québec. Alors, je vous remercie, Mme la Présidente.

Auditions

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Verchères. Alors, nous recevons, dans un premier temps, M. Danny Gagnon, directeur général de la Fédération québécoise des clubs quads, qui va nous donner ses commentaires concernant le rapport sur les véhicules hors route, *Vers un développement durable de la pratique*. À vous la parole, M. Gagnon.

Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ)

M. Gagnon (Danny): Merci, Mme la Présidente. Chers membres de la commission, c'est avec un grand plaisir que nous vous présentons les commentaires de notre fédération concernant le document *Vers un développement durable de la pratique* des VHR, présenté le 1er décembre 2009 par M. Norm... par Norman MacMillan, ministre délégué aux Transports.

La Fédération québécoise des clubs quads est un organisme sans but lucratif qui a pour but de développer et de promouvoir la pratique sécuritaire de l'activité du loisir qu'est la circulation en quad au Québec. Le fondement de notre activité se trouve dans le dévouement de milliers de bénévoles pour s'assurer du respect de la loi, de la pratique sécuritaire de l'activité du quad. La FQCQ compte, et elle en est fière, sur la collaboration de plus de 1 705 agents de surveillance de sentiers qui patrouillent les sentiers de clubs ainsi que de 33 agents fédérés qui composent une escouade d'intervenants à l'échelle provinciale. De plus, elle peut compter sur le travail de quelque 2 540 dévoués bénévoles oeuvrant à l'entretien et l'installation de la signalisation sur l'ensemble de ses 20 108 kilomètres de sentier.

Tout a commencé en 1985 lorsque des bénévoles se sont alliés à des voisins dans le but d'aménager un sentier dans leur localité et d'encadrer la pratique du quad au Québec, et ce, avant même le dépôt de la première Loi sur les véhicules hors route. Pour eux, il fallait agir tout de suite pour protéger l'environnement et limiter les impacts sur les citoyens. La solution: aménager des sentiers sécuritaires qui diminueraient des impacts sur l'environnement tout en respectant les normes d'aménagement. Le principe: pour assurer la pérennité de la pratique du quad au Québec en harmonie avec les citoyens, les utilisateurs doivent circuler dans des sentiers fédérés.

Les clubs de la FQCQ regroupent aujourd'hui plus de 45 300 membres. Pendant plus d'une décennie, la pratique de l'activité a connu une progression annuelle nettement régulière. Malheureusement, au cours des dernières années, certaines interventions policières par rapport au transport du passager ont eu pour effet de faire fuir une partie de sa clientèle. Nous sommes très heureux que le dossier soit maintenant réglé, parce que nous croyons que nous allons pouvoir remonter la pente en ce qui a trait à la vente de droits d'accès et atteindre notre objectif de 175 000 membres, soit 50 % du parc québécois.

Le nombre de quads immatriculés au Québec actuellement: 358 000 véhicules. La venue de décisions concrètes pour assurer le développement durable de la pratique est plus que souhaitable.

Concernant les distances séparatrices. Le quad est une activité quatre saisons. Il est important qu'une distance séparatrice minimale soit mise en place entre les résidences et les nouveaux sentiers. Notez que, dans bien des endroits au Québec, les sentiers étaient présents avant que les résidences soient bâties. Il est primordial de trouver un moyen de protéger les anciens sentiers.

L'une des solutions proposées serait que les municipalités ou les MRC incluent un corridor de loisir pour le sport motorisé dans les schémas d'aménagement. Cependant, il est important de noter qu'une distance séparatrice trop grande aurait des impacts négatifs majeurs dans certaines régions du Québec.

Les heures de circulation. La limite des heures de circulation devrait être prolongée de minuit à 6 heures les fins de semaine. D'ailleurs, les heures de circulation devraient être décidées par les CRE et non pas par les municipalités afin d'éviter les difficultés liées à l'application des heures de circulation interdite à cause de la variabilité d'une municipalité à l'autre. Pour assurer une uniformité partout dans la province, nous suggérons même que les heures soient incluses dans la Loi sur les véhicules hors route.

Protection de base contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage. La FQCQ croit fermement que cette protection doit demeurer comme elle est actuellement. Déjà, plusieurs recours se préparent dans les différentes régions du Québec. Ce problème de plaintes de citoyens n'est pas uniquement lié aux VHR, c'est un problème de société qui ne fera que s'accroître dans l'avenir. Il est impératif que le gouvernement trouve une solution durable à ce genre de problématique.

Les clubs et les tables de concertation ont fait des efforts importants pour limiter des inconvénients liés au bruit et à des odeurs. Ces derniers vont continuer à travailler sur ce dossier, mais il faut tout de même garder cette protection, sinon le sport motorisé risque de s'effondrer.

Concernant les innovations technologiques. L'industrie du quad respecte déjà les normes en matière de bruit et de gaz à effet de serre. Depuis le début des discussions sur ce sujet, il aurait fallu que vous sachiez que ce ne sont pas les constructeurs qui devraient être jugés et accusés de ne pas suivre les normes, mais plutôt certains fabricants d'accessoires pour les véhicules hors route. Ce sont ces derniers qui contournent les règles et qui ne respectent pas les normes. Le gouvernement devrait adopter des règlements encadrant plus strictement la compétition en matière de bruit et d'émission de gaz à effet de serre. Nous aurions tout intérêt à regarder ce qui se fait aux États-Unis par l'organisme AMA, American Motorcycle Association, qui a déjà commencé à réduire les décibels permis dans les compétitions. Le gouvernement du Canada exige des véhicules importés au Canada qu'ils respectent la norme suivante pour le bruit: émettre un maximum de 98 dB. L'AMA, pour sa part, n'existe que pour les gens inscrits aux compétitions et respecte les normes suivantes pour le bruit: émettre un maximum de 94 Db. Pour régler le problème du bruit, il faut frapper à la bonne porte, ce qui n'est pas le cas actuellement.

D'ailleurs, les parcs qui sont membres de la Fédération québécoise des motos hors route ont déjà déterminé que tout véhicule qui circule dans un tel parc fermé ne devra pas émettre plus de 98 Db. Il faut édicter une règle sur la compétition et les lieux de pratique afin d'appuyer les efforts de la FQMHR qui encadrent la moto hors route et le quad dans les compétitions. La solution passerait par la compétition.

Circulation sur certains chemins. La FQCQ est d'avis que les règles concernant la circulation des véhicules hors route sur les emprises devraient être assouplies. Le gouvernement est propriétaire d'emprises qui offriraient des voies de circulation idéales pour les VHR tout en limitant les impacts négatifs sur les citoyens et en assurant des liens interrégionaux. Le tout pourrait se faire avec des aménagements qui respectent certaines règles clairement annoncées afin d'assurer la sécurité des usagers. La circulation sur certaines routes municipales devrait aussi être simplifiée, en étant basée sur une catégorisation de routes.

Rendre des véhicules moins polluants. Déjà, plusieurs constructeurs sont en dessous des normes canadiennes, et l'industrie des VHR travaille plutôt à atteindre les normes de l'EPA, qui est un organisme en Californie. L'écoute des... Écouter les discussions avec les constructeurs vous permettrait de voir le sérieux et la pertinence de la démarche.

Accentuer le contrôle. Effectivement, il serait important d'accentuer le contrôle, mais, pour ce faire, il faut nous donner les moyens de le faire. Les policiers, bien qu'ils aient patrouillé d'innombrables heures dans les sentiers, ne sont pas présents où se situent les réels problèmes. Comme il a été mentionné dans les rapports des tables de concertation, c'est la circulation hors sentier qui est problématique et dérangeante. Les policiers sont rarement hors des sentiers, et nos agents de surveillance de sentiers n'ont aucun pouvoir à l'extérieur des sentiers fédérés.

Nous sommes tous conscients du caractère nuisible de cette pratique anarchique, hors des sentiers, pour notre activité, mais nous n'avons pas les moyens pour intervenir. Il ne faut jamais oublier que vous vous adressez à des agents de surveillance de sentiers bénévoles et que, dans bien des cas, ils n'ont pas l'autorité pour intervenir. Ce pouvoir accru devrait être donné aux agents fédérés de la FQCQ. Il faudrait toutefois qu'ils aient accès au CRPQ pour pouvoir confirmer leurs vérifications et aussi avoir une trace de ces délinquants dans les dossiers au CRPQ.

Accroître la sensibilisation. Il est important que des efforts soient déployés pour sensibiliser les utilisateurs aux lieux de circulation, et ce, en utilisant tous les moyens mis à notre disposition: radio, télévision, Internet, etc. Il serait important aussi de produire un guide pour tous ceux qui accordent un droit de passage aux clubs. Ce document devrait être endossé par les assureurs des fédérations, le gouvernement et la fédération, dans le but d'éviter les chasses aux sorcières qui se produisent actuellement. De plus, cet outil servirait à donner l'heure juste aux propriétaires terriens qui nous offrent généreusement un droit de passage chez eux. Ils méritent un document clair et sans ambiguïté.

La FQCQ est tout à fait d'accord avec la proposition de faire produire un guide adressé aux municipalités. Nous souhaitons cependant que ce guide soit accessible à tous les intervenants. La fédération doit savoir ce qui se trouve dans ce guide pour aider les clubs à satisfaire les demandes. Encore une fois, nous mettons l'accent sur le fait que les dirigeants de nos clubs sont des bénévoles et qu'ils se découragent lorsqu'ils reçoivent les listes d'épicerie pour des demandes. Ce qui est connu dès le départ, c'est plus facile à gérer.

Encadrer la publicité des constructeurs. La FQCQ est d'accord pour que la publicité des constructeurs soit mieux encadrée, parce qu'elle montre souvent une pratique non sécuritaire de l'activité et, ce faisant, elle contribue à détruire l'image que nos clubs et nous nous efforçons de véhiculer.

En conclusion, la FQCQ est d'accord avec les actions prévues dans ce document, si ces dernières sont clairement définies. Il faut que le mandat qui sera donné aux tables de concertation soit clair et sans ambiguïté. Il faut que des corridors de loisir soient inclus dans les schémas d'aménagement des MRC et que des moyens soient pris pour assurer le développement durable de la pratique. Merci.

● (16 h 10) ●

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci beaucoup, M. Gagnon. Je crois que vous avez suscité des interrogations, à voir la réaction de mes collègues. Alors, la parole est au ministre délégué aux Transports pour 15 minutes. On a convenu d'avoir 15 minutes et on devrait rentrer dans le temps avec ça. Alors, à vous la parole, M. le ministre, pour un échange de 15 minutes.

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. M. Gagnon, bienvenue et merci de vous avoir dérangé pour venir nous voir dans cette consultation qui, pour moi et pour tout le monde au Québec, est très importante, pour avoir emmené une solution à la fin, là, qu'on ne peut continuer, les gens, à améliorer la sécurité dans nos sentiers, mais aussi donner la chance aux gens de profiter de leur loisir qui, sans être obligés à chaque deux, trois ans ou quatre ans, être obligés de revenir à l'Assemblée nationale pour changer des lois ou quoi que ce soit.

Alors, ma première question, M. Gagnon, pour vous, je pense que ça a commencé avec les recours qui ont été antérieurement, en 2006 ou en 2002, pour être exact, là, qui s'est terminé ça ne fait pas trop longtemps. Moi, j'aimerais vous entendre sur l'importance d'avoir un genre de protection contre les recours basés... votre opinion là-dessus, là, vraiment comment on pourrait, nous, comme gouvernement, avec les gens qui sont ici à la commission, là, trouver la solution pour que ce soit, tu sais, avoir une pérennité, là, dans tout ça, de donner une chance aux gens de profiter de leur loisir?

Mais tout le temps en pensant aux gens, là, qui... des maisons, des sentiers où ils passent, les gens qui sont... les fermiers, les agriculteurs, là, tu sais, on n'est pas pour commencer, là, aujourd'hui, là, à faire des grandes démonstrations, là. Comment on peut régler ce problème-là une fois pour toutes? Aussi clair que ça.

La Présidente (Mme Doyer): M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): C'est sûr que, présentement, on sait très bien qu'il y a des recours, là, qui se préparent. Il y a une coalition qui s'appelle Sentiers 2011 dont, dans certaines régions du Québec, il y a eu une multitude de boîtes, de documents mis dans les boîtes à lettres de plusieurs régions. C'est un peu de la chasse aux sorcières. C'est important, je pense, de conserver la protection au moins pour les sentiers interrégionaux. Par contre, ce qui est au niveau des sentiers interrégionaux, il y a beaucoup d'endroits qu'avec le travail des tables on a réglé énormément de problèmes, là, qui s'est fait, mais c'est important de la conserver.

Et aussi, ce qui est primordial, là, pour la protection, c'est surtout les accès aux services. Parce que, lorsqu'on a accès aux services, c'est à ce moment-là qu'on est en périphérie des résidences. Ce n'est pas autant lorsqu'on circule en sentier entre une ville ou un village qu'on est en périphérie des résidences, c'est surtout lorsqu'on a accès aux services. Tu sais, si on rentre dans une...

M. MacMillan: Expliquez-moi ça, là, pour que je comprenne.

M. Gagnon (Danny): Si on rentre dans une municipalité pour aller mettre de l'essence, aller consommer des services, c'est surtout dans ces situations-là que le réseau se retrouve à proximité des résidences. Je pense qu'en campagne on est capables de trouver des solutions pour détourner le sentier, mais il y a une protection qui est nécessaire lorsque les sentiers sont à proximité des résidences par nécessité.

Tu sais, il y a des sentiers qui traversent les villes de La Tuque, il y a des sentiers qui traversent les villes de Chicoutimi, et c'est beaucoup plus lorsqu'on s'approche de la municipalité qu'on a des problématiques et c'est vraiment là qu'on devrait... Parce que, si le réseau n'a pas de protection, bien c'est toute une peu l'économie, les retombées économiques reliées aux VHR qui vont s'écrouler. Parce qu'il n'y aura plus de retombées économiques de VHR, les gens ne pourront plus avoir accès aux municipalités. Ça va devenir de plus en plus difficile que l'activité puisse continuer de laisser des retombées économiques importantes dans les différentes municipalités du Québec.

Donc, cette protection-là, elle est importante. Elle est importante aussi par respect pour les bénévoles qui négocient. Parce que vous savez, des sentiers, ce n'est pas une affaire gouvernementale, c'est une business de bénévoles. On peut perdre... annuellement, on perd un droit de passage de 30 pi, ça peut impliquer de renégocier sur un ou deux kilomètres de sentier pour faire le détour de ces 30 pi là qu'on a perdus. C'est un travail énorme.

Annuellement, le réseau, que ce soit autant quads que le réseau motoneiges, est en continuelle mouvance. Nous, on se doit de faire des vérifications GPS de sentiers régulièrement à tous les ans parce qu'il y a au moins, minimalement à tous les ans, 1 000 kilomètres de sentier qui est déplacé, et c'est un travail énorme pour les bénévoles.

Des fois, là, aller chez un agriculteur qui a été échaudé, ou tout ça, ça demande quatre, cinq visites, puis ça prend bien du courage d'un bénévole, parce que la première fois il s'est fait revirer de bord, puis là il faut qu'il y retourne une autre fois, puis là il essaie de trouver un gars qui connaît le monsieur pour essayer d'avoir l'accès. C'est un travail énorme qui est très, très exigeant pour les bénévoles.

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Êtes-vous après me dire, si je comprends bien, que le plus gros des problèmes dans les sentiers qui existe, là, c'est quand un VTT a besoin d'aller soit... la nourriture ou aller au restaurant ou aller du... gaz, c'est vraiment là, là, qu'est le problème majeur dans tous les sentiers, là, qu'on doit...

M. Gagnon (Danny): C'est là qu'est le nerf de la guerre, là. C'est vraiment lorsqu'on a accès aux services, que vraiment les réseaux de sentiers s'approchent des résidences, tout ça là... Le réseau interrégional... c'est de là, toute l'importance du réseau interrégional avec les accès aux services qui devraient conserver une protection, parce que c'est ce qui permet aux utilisateurs de consommer au Québec.

M. MacMillan: Mais comment on pourrait... c'est parce que... pas par... avec les municipalités ou les MRC, donner la permission à ces gens-là, au lieu de passer à

100 pieds ou 100 mètres ou... de la maison. Est-ce que vous voyez qu'on donnerait la permission dans un village, je ne sais pas, je dis, Val-des-Bois comme qui est dans mon comté... qu'on donnerait la permission aux gens, au lieu de passer dans... à côté des maisons, qu'ils pourraient passer dans les rues de la municipalité à... est-ce que vous voyez ça jusqu'à aller là?

M. Gagnon (Danny): Bien, si... peut-être aller jusque-là. Ça dépend toujours de l'encadrement sécuritaire qu'on pourrait y mettre ou passer par une petite rue pour avoir accès. C'est sûr que...

M. MacMillan: Parce que d'habitude, ces endroits de services là, sont soit...

M. Gagnon (Danny): Dans les villages...

M. MacMillan: ... à l'extrême des... de la municipalité, là. Je parle des petites municipalités, vous êtes d'accord avec ça?

M. Gagnon (Danny): Oui.

M. MacMillan: Est-ce que vos sentiers, d'habitude, sont organisés en... le... vers ça, là, qu'ils finissent les plus près de vos...

M. Gagnon (Danny): Les sentiers finissent près des accès aux services, pour amener les gens à l'essence, les aires de débarquement pour partir, tu sais, pour quitter, mettre le véhicule à terre...

M. MacMillan: C'est là vraiment qu'est le problème, là.

M. Gagnon (Danny): C'est là vraiment les problèmes, parce que c'est là que les réseaux, ils sont réellement à proximité des résidences. Tu sais, c'est vraiment quand on est près des périmètres urbains, puis aussi, bien, l'importance d'avoir un sentier, pas deux sentiers. On ne pourrait pas mettre un sentier de quad puis un sentier de motoneige à deux endroits différents d'une municipalité, il faut qu'ils soient à la même place, de façon à limiter les impacts. C'est... ça serait déjà une partie... une bonne partie de la solution d'avoir une protection à ce niveau-là, afin de conserver les accès aux services.

Parce que déjà, dans le plan initial, on avait fait remarquer que, oui, la colonne vertébrale, c'est correct qu'elle ait une protection, mais l'important, c'est qu'il y ait une protection pour avoir accès aux services.

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Est-ce qu'on... je pense, là, sans... mais est-ce... J'ai déjà vu, moi, chez nous, les gens... j'avais un commerce, puis les gens voulaient venir au commerce, là, dans un... à l'hôtel pour dîner. Puis on avait demandé la permission, puis c'était la ville... l'ancienne ville de Buckingham, là, 12 000 de population. On avait demandé la permission à la Sûreté municipale ou Sûreté du Québec de nous rencontrer à un endroit puis de conduire ces gens-là à l'endroit de service ou de... du midi. Est-ce qu'on ne pourrait pas voir quelque

chose de même? Exceptionnellement, de mettre... l'encadrer, puis de voir avec les municipalités. Ça serait-u une solution parmi tant d'autres?

M. Gagnon (Danny): Bien, ça serait une solution qui serait difficilement applicable, là, parce que l'utilisateur, des fois, n'a pas toujours un téléphone à portée de la main puis appeler... puis ça serait dérangeant, mettons, pour les municipalités, plus que d'autre chose, puis les corps policiers aussi, là.

M. MacMillan: Oui, mais je parle d'une randonnée organisée, là.

M. Gagnon (Danny): Oui, oui, une randonnée organisée, ça, ça pourrait se faire. Ça arrive à l'occasion qu'on a de la collaboration de la Sûreté du Québec ou des corps municipaux dans un... dans une randonnée organisée. Mais la problématique, elle ne se situe pas, normalement, il n'y a pas de plainte quand il y a des randonnées organisées, puis tout ça. Les gens, ils vont passer à telle heure, puis ils vont quitter à telle heure, puis c'est raisonnable. Les plaintes sont lorsque l'utilisateur, il circule avec trois, quatre chums, puis qu'il passe à trois heures du matin ou qu'il décide d'aller à l'hôtel à deux heures du matin. C'est en période de nuit que les problématiques c'est... viennent, là.

M. MacMillan: Alors, ça et la... les gens qui se promènent hors sentier, d'après toi, M. Gagnon, comment on pourrait essayer de contrôler ça ou...

● (16 h 20) ●

M. Gagnon (Danny): C'est sûr que... faut accroître les pouvoirs des... des agents de surveillance, il y a peut-être une catégorie d'agents de surveillance qui devraient avoir un pouvoir accru. Régulièrement, nos agents, ils en voient, des gens, faire de la délinquance, mais ils sont hors sentier, et on n'a pas le pouvoir d'intervenir. Tu sais, quand le gars, il n'est pas dans le sentier, dans notre cas, nous, on n'a pas le... un pouvoir d'intervention. Même dans le cadre de mes agents fédérés, ils viennent bien frustrés de ça des fois parce qu'ils voient des affaires, puis ils n'ont pas la capacité d'intervenir.

C'est sûr que l'ensemble des agents de surveillance de sentiers, non, mais une catégorie bien spécifique... bien spécifique, tu sais, exemple... puis il y a des endroits, là, qu'on les connaît, les problématiques. Je vais vous donner un exemple: dans votre région, on vient de finir de négocier avec la réserve Papineau-Labelle pour le droit de passage. La réserve, ils savent exactement les périodes de délinquance, les routes où les délinquants circulent. Donc, on a été obligés de négocier, pour être capables d'intervenir avec la réserve afin d'obtenir le droit de passage, de dire: Ces routes-là, une fin de semaine donnée où que vous savez qu'il y a un problème, donnez-nous un droit d'accès spécial pour qu'on puisse intervenir puis régler la problématique, parce que c'est hors sentier du réseau régulier, et là on n'a pas la capacité d'intervenir, donc on ne règle pas le problème.

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Oui. Il me reste combien de temps, là?

La Présidente (Mme Doyer): Il vous reste cinq minutes.

M. MacMillan: O.K. Je ne sais pas si mes collègues ont des questions. J'en ai une petite question, là. Pour encadrer la publicité des constructeurs, M. Gagnon, est-ce que vous voyez ça par une loi ou sur une base volontaire?

M. Gagnon (Danny): Actuellement, ils ont un code d'éthique sur une base volontaire, puis il n'est pas toujours respecté selon la flexibilité, là. J'ai déjà eu des commentaires aujourd'hui sur notre mémoire, parce que l'industrie m'a appelé, puis tout ça, puis ils m'ont demandé: Où ça, que tu vois que nos publicités ne sont pas correctes? Ça fait que je leur ai nommé trois, quatre places, tu sais.

On n'a pas besoin d'un encadrement très, très strict, mais on devrait mettre une norme minimale. On ne veut pas... Tu sais, il faut respecter l'environnement, là. Donc, tu vas prendre une annonce de Yamaha: les VTT, tu les vois monter dans une rivière, tu sais; tu vois une annonce d'un autre manufacturier, tu vois des VTT à haute vitesse qui sont sur la glisse, qui dit: Fait par des utilisateurs professionnels. Écoutez, là! Tu sais, il y aurait un minimum à mettre de façon à ce que l'éthique de circulation soit respectée. Tu sais, on dit: On ne veut pas de VTT dans l'eau, on ne veut pas ci, on ne veut pas ça; on ne veut pas une démonstration de vitesse, on veut une démonstration de plaisir de l'activité, puis tout. Il y aurait un encadrement minimal à y mettre.

La Présidente (Mme Doyer): Merci.

M. MacMillan: Juste une...

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Oui, excusez. Dernière question. Et mon collègue de Verchères a mentionné tantôt l'article dans *Le Devoir* qu'il y a beaucoup de critiques, côté des machines, là: motoneiges, VTT, le train, l'effet de serre, le gaz, etc. Il serait peut-être... Je ne sais pas si les compagnies... Je m'imagine que les compagnies font beaucoup de recherche là-dedans. Mais vous ne pensez pas qu'il serait peut-être temps que, tous ensemble, qu'il y ait vraiment un projet de recherche, là, qui permettrait de regarder cette solution-là, là, plus rapidement? Bien, ça ne se règle pas dans un mois, ou deux, ou trois mois, là. Mais est-ce qu'il serait temps qu'on mette de l'emphase, côté... environnementalement parlant, si vous voulez, pour la recherche pour les véhicules hors route?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): Comme je disais, ça pourrait être une bonne idée. Par contre, il serait intéressant de discuter avec les manufacturiers pour voir vers où ils s'en vont, parce que je sais qu'énormément de manufacturiers s'en allant vers les normes de l'EPA, qui est un organisme aux États-Unis. Déjà, il y a beaucoup, beaucoup de véhicules qui sont déjà sur le marché au Canada qui sont déjà en deçà des normes de décibels que Transport Canada recommande, parce que les manufacturiers, pour avoir assisté à des colloques aux États-Unis, s'en vont vers la tendance des normes américaines qui sont soumises en Californie.

M. MacMillan: Ah bon.

M. Gagnon (Danny): Donc, il y a un travail important. Donc, avant de dépenser des sous là-dedans, ce serait important de s'assier avec les gens et discuter.

La Présidente (Mme Doyer): Merci.

M. MacMillan: Alors, merci. Je vais passer le...

La Présidente (Mme Doyer): Oui. C'est moi qui vais passer, M. le ministre.

M. MacMillan: Oui, madame.

La Présidente (Mme Doyer): Vous me passez, vous me donnez la permission.

M. MacMillan: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je pense que vous êtes tous les deux intéressés à poser des questions. Alors, M. le député de Chapleau.

M. Carrière: Merci. Merci, M. Gagnon, merci pour votre mémoire. Pour avoir oeuvré 16 ans dans le monde municipal comme maire, préfet et président de la CRE en Outaouais, je suis drôlement interpellé ou intéressé par ce que vous dites, là, par rapport à toute la question des schémas d'aménagement puis avoir des corridors permanents. Je vous dirais que, quand c'est dans une MRC, qui est beaucoup plus, je veux dire, en dehors des centres urbains ou périurbains, c'est sûrement plus facile dans des territoires publics, mais, quand on arrive dans un territoire où c'est périurbain ou près des grands centres, c'est de plus en plus difficile, parce que la plupart des territoires, des terrains sont de nature privée.

Puis de mettre un caractère permanent, j'aimerais ça vous entendre là-dessus, parce qu'un caractère permanent sur un corridor ou un sentier dans des terrains ou dans des territoires privés, un, je ne suis pas sûr que les résidents seraient très enchantés, là, d'être — je vais dire le mot entre guillemets, là — pris avec ça, là, à perpétuité. Et puis... Donc, je vais vous laisser là-dessus, là, si vous voulez juste peut-être me commenter.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y, M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): Bien, c'est sûr que ce qu'on voudrait, c'est qu'il y ait un corridor ou une zone qui soit délimitée et qui soit incluse au schéma d'aménagement, parce que, même en milieu rural, ou tout ça, bien des endroits, ils sont réticents à inclure les sentiers de VHR au schéma d'aménagement parce que c'est un réseau qui est administré par des bénévoles. Déjà là, on a une problématique à ce niveau-là. Mais d'établir un corridor où qu'on met des règles claires autour, tu sais, on dit: Bon, bien, ce secteur-là, s'il se bâtit des résidences, elles vont être à 30 mètres, elles vont être à... tu sais, essayer de faire de quoi pour limiter l'impact négatif sur ces citoyens-là, mais, le définir au moment du développement, là... C'est pour ça que je dis que ça devrait être inscrit au schéma d'aménagement de façon à protéger le futur du sentier.

La Présidente (Mme Doyer): Alors...

M. Gagnon (Danny): Saint-Raymond de Portneuf, ils viennent de faire un règlement semblable...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. Gagnon, malheureusement, il n'y a plus de temps. Les 15 minutes sont écoulées. Nous allons passer à l'opposition officielle. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Merci, M. Gagnon, pour vos observations. Je ne vous cacherais pas que certaines m'amènent à des questions complémentaires puisque, dans certains cas, vous ouvrez davantage de pistes que vous en fermez avec vos... Alors, je vais vous poser quelques questions, puis on va essayer d'aller un peu plus loin pour bien comprendre ce vers quoi vous souhaitez que nous nous dirigeons.

Alors, au niveau des distances séparatrices, vous dites à un moment donné: L'une des solutions proposées serait que les municipalités et les MRC incluent un corridor de loisir pour les sports motorisés. Bon, on vient d'en parler il y a quelques instants. Avez-vous... Vous parliez de Portneuf, là, vous n'avez pas eu le temps, là, je pense d'explicitier ce qui s'est fait là. Mais il est clair que la problématique à laquelle vous faites référence ne s'applique pas qu'aux sentiers de VHR. C'est la même chose lorsqu'on a des aéroports ou lorsqu'on a des voies ferrées. À un moment donné, la densification de la population finit par se coller sur ces installations-là, puis, au bout d'un certain temps, il y a des plaintes qui viennent des nouveaux résidents qui disent: Ça n'a pas de bon sens, il y a trop de bruit, il y a trop de circulation, c'est dangereux, on devrait réduire les opérations, on devrait suspendre le train la nuit puis... Tu sais, alors on demande plein de mesures de mitigation, alors c'est clair qu'on va devoir poser des gestes éventuellement, mais...

Quand vous dites aussi un peu plus loin: Cependant, il est important de noter qu'une distance séparatrice trop grande aurait des impacts négatifs majeurs sur le réseau dans certaines régions. À quoi vous faites référence? Pourquoi ça aurait un impact majeur?

M. Gagnon (Danny): Bien...

La Présidente (Mme Doyer): M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): Bien... Je regarde, exemple, dans la région de l'Outaouais, la table de concertation avait fait une étude, une analyse sur le jugement basé sur le P'tit-Train-du-Nord puis dire: Bon, bien, si on amène le sentier à 100 mètres des résidences, il faut déplacer le sentier à 1 200 endroits, donc... Vous pensez de déplacer un sentier à 1 200 endroits dans une région administrative, fait par des bénévoles? Il n'y en aura plus, de sentier, dans l'Outaouais, là, ça va être fini, là, parce qu'il n'y aura jamais un bénévole qui va avoir le courage de tout renégocier ça.

M. Bergeron: C'est bon.

M. Gagnon (Danny): C'est dans ce sens-là.

M. Bergeron: Au niveau des heures de circulation, votre première phrase m'a laissé un peu dubitatif. Vous dites: La limite des heures de circulation devrait être prolongée de minuit à 6 heures. Et là j'ai essayé de bien comprendre le sens de cette phrase-là. Est-ce que vous suggérez de limiter les heures pendant lesquelles il n'est pas possible de circuler ou est-ce qu'à contrario vous suggérez d'augmenter les heures pendant lesquelles il est possible de circuler?

M. Gagnon (Danny): Bien, moi, ce que je demande, c'est surtout les fins de semaine que les... l'heure de circulation soit étendue de 22 heures... soit restreinte de 24 heures... de minuit à 6 heures le matin pour les périodes de fins de semaine puis que ça soit réglementé par...

M. Bergeron: Parce que, là, c'est?

M. Gagnon (Danny): Là, il y a des endroits... bien là, ça varie, là. Là, avec les nouvelles normes des tables, là, puis tout, là, bien là, c'est comme... il y a une région qui ont dit: Nous autres, c'est à 10 heures. Puis le village d'à côté il a dit: C'est à neuf heures. Puis l'autre, il a dit: C'est à 11 heures. Un moment donné, là, tu sais, les...

M. Bergeron: Vous voulez que ce soit uniformisé puis que ce soit minuit partout.

M. Gagnon (Danny): Je veux... Il faut que ce soit uniformisé, puis la façon de l'uniformiser que ça soit fait par les CRE, que ce soit fait par une instance supérieure aux municipalités.

M. Bergeron: Ça, c'est Québec qui sait tout, qui décide pour l'ensemble des territoires du Québec.

M. Gagnon (Danny): Pas Québec... pas... bien, peut-être Québec ou donner la responsabilité aux CRE dans les différentes régions du Québec, mais que ça soit uniforme sur l'ensemble des régions...

M. Bergeron: O.K.

M. Gagnon (Danny): ...parce que, là, ça ne l'est pas présentement, là. Dans Lanaudière, ils sont partis à toutes sortes d'heures variables, là, ça fait que ça n'a pas d'allure, ça.

M. Bergeron: Sur la question de la protection contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage. Bon, là encore, je vous parlais des avions tout à l'heure, des aéroports, je vous parlais des voies ferrées, il y a de nombreuses situations qui se retrouvent un peu dans le même cas que votre industrie, sauf que je ne connais pas beaucoup de situations où le gouvernement a décidé de légiférer pour interdire le recours juridique, le recours aux tribunaux.

● (16 h 30) ●

Quand, moi, je suis arrivé ici à Québec en décembre 2005, excusez-moi l'expression, mais le diable était aux vaches sur cette question-là, et le gouvernement a décidé de prendre la décision qu'il a prise. On ne refera pas le passé. Sauf qu'entre-temps le gouvernement s'est doté d'une loi, la Loi sur le développement durable, qui prévoit un certain nombre de principes, dont un principe qui est le principe d'acceptabilité sociale.

Croyez-vous que, si le gouvernement va de l'avant avec ce que vous suggérez dans votre mémoire, il respecterait sa propre Loi sur le développement durable en vertu du principe d'acceptabilité sociale? Est-ce qu'on peut permettre une activité qui n'est pas acceptée socialement dans un coin de se poursuivre puis de l'imposer par un moratoire sur le recours judiciaire, comme c'est le cas actuellement?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): Bien, c'est sûr que, si vous allez sur le principe de l'acceptabilité sociale, là, il y a des endroits que les sentiers vont fermer, parce que de l'acceptabilité sociale, là, il n'y en a pas. Au Québec, aujourd'hui, il y en a de moins en moins partout, donc c'est pour ça qu'on dit que c'est important de conserver la protection ou de définir le lieu de circulation.

Tu sais, dans une municipalité, là, comme votre collègue mentionnait tout à l'heure, il y a des lignes électriques, là, tu sais. Le sentier qui traverse une municipalité en période hivernale ou d'été, il peut être dans la ligne électrique puis autour de la ligne électrique. Puis on dit: Regarde, autour de cette ligne-là, là, les gens qui restent chaque bord, bien, il y a une protection, vous ne pouvez pas, vous autres, là, poursuivre. Puis ça ne l'amène peut-être pas à toute la population, mais ça vient limiter et ça vient assurer la pérennité du réseau, parce qu'aujourd'hui, les gens, ils sont de moins en moins tolérants, puis, dans le futur, on ne s'en va pas vers de quoi de mieux.

M. Bergeron: Donc, ce que vous nous dites, c'est qu'il y a d'autres moyens que les... que les expédients judiciaires et les expédients juridiques pour régler cette problématique-là.

M. Gagnon (Danny): Bien, ce que je dis, c'est qu'il devrait y avoir une protection autour du sentier. Peu importe la façon qu'elle devrait être, il devrait y avoir une protection autour du sentier afin d'assurer la pérennité du sentier, que ça soit si le sentier est inclus au schéma d'aménagement, bien il n'y a pas de...

Exemple, on l'a pour la circulation sur la route, tu sais, on ne peut pas se plaindre pour les bruits puis les odeurs. Il y aurait des, des... Il y a des moyens à trouver, mais là... là... la protection du réseau, c'est important qu'elle soit conservée, parce que, comme je vous expliquais, il ne faut pas oublier que, ce travail-là, il est fait par des bénévoles, et, ces gens-là, ils le font pour bien faire. Ils ne l'ont pas fait pour faire des erreurs, ils le font pour bien faire.

M. Bergeron: Je vous comprends bien, Mme la Présidente. Je peux continuer?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, certainement.

M. Bergeron: J'ai été très...

La Présidente (Mme Doyer): Vous le faites, vous le faites.

M. Bergeron: J'ai été très surpris de vous lire lorsque vous dites, puis de vous entendre, parce que vous avez dit ce que vous avez écrit: «L'industrie du quad respecte déjà les normes en matière de bruit et de gaz à effet de serre.» Là, vous semblez nous dire par cet énoncé-là: Ce qu'il y avait à faire a été fait, «that's it, that's all», c'est là que ça s'arrête.

Moi, je comprends que, quand vous nous dites que, dans certains... chez certains constructeurs, on va même en deçà des normes canadiennes, puis jusque-là, moi, j'applaudis. Mais, dans une perspective où il y a une raréfaction accélérée des produits pétroliers, puis dans une perspective où il y a une augmentation importante des émissions de gaz à effet de serre et où le gouvernement s'est donné des objectifs, peut-être pas suffisamment ambitieux mais quand même des objectifs importants de réduction d'émissions de gaz à effet de serre, il y a des gestes qui doivent être posés. Et, quand on dit que 40 % des émissions de gaz à effet de serre au Québec reposent sur le secteur des transports, c'est clair qu'il va y avoir des coups de barre qu'il va falloir qui se donnent.

Déjà, le gouvernement a donné des indications au niveau de l'industrie automobile. Est-ce que l'industrie du

véhicule hors route ne devrait pas également essayer de tendre vers une réduction croissante, progressive de ses émissions de gaz à effet de serre puis de sa consommation?

M. Gagnon (Danny): Ils sont... L'industrie du... l'industrie est déjà engagée dans cette démarche-là. O.K. Ils s'en vont vers les normes de l'EPA, qui est un organisme en Californie, qui sont actuellement les normes les plus sévères en matière d'émissions de gaz à effet de serre, et de pollution, et de consommation. Donc, l'industrie a déjà entrepris cette démarche-là de s'en aller vers ces normes-là. Il y a certains manufacturiers déjà qui visent que, 2012, ils vont les avoir atteintes, les normes EPA. Donc, il y a vraiment un effort de fait.

Quand on arrive au niveau du bruit, le seul problème, c'est au niveau de la compétition: c'est que les gens y voient des échappements de performance, et tout ça, puis là, ils disent: On va en acheter, ça fait du bruit puis ça donne de la performance. Donc, aux États-Unis, ils ont pris le problème... le programme... le problème à l'envers, ils ont dit: On va limiter les normes sonores au niveau de la compétition. De cette façon-là, ça va obliger les fabricants d'échappements de performance et d'équipements pour les modifications de réduire le son et les... Ils l'ont pris à l'envers, le problème, là.

M. Bergeron: O.K.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y.

M. Bergeron: Mme la Présidente. Sur le point circulation sur certains chemins, il y a une autre affirmation qui m'est apparue à premier égard... au premier abord un peu étonnante: «Le gouvernement est propriétaire d'emprises qui offriraient des voies de circulation idéales pour les VHR tout en limitant les impacts négatifs sur les citoyens et en assurant des liens interrégionaux.»

Alors, j'ai besoin de comprendre pourquoi ces voies de circulation auxquelles vous faites référence auraient pour effet de limiter les impacts négatifs sur les citoyens et assurer des liens interrégionaux. Pourquoi? À quelles voies de circulation vous faites référence? Est-ce que, comme le ministre, vous suggérez qu'on puisse circuler sur les routes ou...

M. Gagnon (Danny): Pas nécessairement. Il y a des emprises routières, plusieurs endroits au Québec qui sont déjà en surlargeur. Il y a des emprises d'autoroute. Tu sais, un sentier sur le bord de l'autoroute, là, de la 20, Québec à Montréal, là, on vient de relier Québec à Montréal. Puis, si on le fait avec des normes sécuritaires, qu'on met une norme, qu'on oblige une plantation d'arbres pour limiter l'aveuglement, qu'on le met de façon concrète, on est capables d'avoir un encadrement sécuritaire en limitant les impacts sur les citoyens parce que, sur le bord des autoroutes, ce n'est pas là qu'il y a le plus de résidences à bien des endroits, là. Donc, on pourrait limiter. Il y a plusieurs endroits comme ça.

Puis aussi, dans les régions, dans les municipalités, il y a des routes qui sont de catégorie 3, qui sont encore considérées comme une route, mais il n'y a plus bien, bien de véhicules qui circulent dessus. Donc, il y aurait une facilité à limiter les inconvénients sur les citoyens en utilisant ces moyens-là.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron: Dois-je comprendre de ce que vous nous dites que vous rencontrez actuellement une certaine

résistance du côté du ministère des Transports pour envisager de telles... de telles possibilités?

M. Gagnon (Danny): Ce n'est pas facile. Ce n'est pas facile. Ce n'est pas toujours facile. Il faut prouver un paquet de nécessités ou un paquet d'obligations qui fait qu'on ne peut pas aller ailleurs. Il faut démontrer très clairement qu'on ne peut pas aller ailleurs. Puis, encore là, ce n'est pas évident.

M. Bergeron: Donc, dans certains cas, vous réussissez, puis dans d'autres, non.

M. Gagnon (Danny): Dans d'autres, non, mais c'est très difficile. C'est des exceptions...

M. Bergeron: Il me reste combien de temps?

La Présidente (Mme Doyer): Quatre minutes.

M. Bergeron: Quatre minutes. Peut-être par souci de courtoisie, je voyais mon collègue de Chomedey tout à l'heure sourciller un petit brin sur... sur des suggestions qui ont été avancées concernant le contrôle. Alors, puisqu'il est certainement plus qualifié que moi pour poser des questions sur cet aspect des choses, je serais disposé à lui céder quelques secondes pour lui permettre de poser ses questions.

La Présidente (Mme Doyer): C'est bien, M. le député de Verchères. Alors, M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci. Merci, Mme la Présidente. Merci à notre collègue. M. Gagnon, bonjour.

M. Gagnon (Danny): Bonjour.

M. Ouellette: Page 5, vous m'avez fait sourciller un petit peu et probablement plusieurs personnes qui nous écoutent, là. Vous dites que les policiers ne sont pas présents où se situent les réels problèmes puis vous semblez nous dire après ça que vos patrouilleurs bénévoles ne peuvent pas sortir des sentiers pour voir des choses qui sembleraient que les réels problèmes sont en dehors des sentiers. Ils peuvent toujours intervenir puis appeler les policiers, là. En tout temps, un citoyen qui constate une infraction peut intervenir et appeler les policiers.

M. Gagnon (Danny): Oui, mais ce n'est pas toujours évident.

M. Ouellette: Non, je comprends que ce n'est pas toujours évident, mais vous avez quand même ce pouvoir-là.

Une autre chose qui va faire sourciller les forces policières, c'est que vous demandiez l'accès au Centre de renseignements policiers du Québec, qui est déjà très restreint, avec des mesures de sécurité extrêmes et... Mais c'est correct de le mettre dans votre mémoire, là. Pour votre information, je pense qu'il est important aussi que vous sachiez que toute demande d'immatriculation qui est faite dans le système de renseignements policiers reste en mémoire pendant 120 heures; ça veut dire qu'elle est là, là. Ça veut dire que, s'il y a une vérification subséquente qui est faite, bien on pourra savoir qui, quoi et quand certaines personnes, qui se font vérifier souvent, s'ils ont été vérifiés, là.

Ça fait que c'était beaucoup plus un commentaire parce qu'effectivement la présidente en a parlé, et je vous dirai que je pense qu'il y a un bon travail qui se fait de tout le monde, mais c'est toujours pour des exceptions. Vous parliez de bruits, vous parliez des gens qui circulaient en dehors des heures et de nuit, et tout est question de respect, là. C'est pour quelques-uns, il n'y en a... La majorité ou une grande partie des gens, on va leur coller une réputation qu'ils n'ont pas. Ça fait qu'il y aura peut-être lieu de renforcer ou de faire un petit peu plus de vérification pour ces gens-là qui, la plupart du temps, dans les différentes régions, sont connus, à moins que je me trompe.

M. Gagnon (Danny): Vous avez entièrement raison, ils sont connus. C'est pour ça qu'on demandait au... d'avoir accès au CRPQ pour les agents fédérés, pas pour l'ensemble des agents, là, parce que c'est plus compliqué, là.

La Présidente (Mme Doyer): Il reste une minute, M. le député.

M. Ouellette: Non, c'est tout. Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va?

M. Bergeron: Ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va? Bon. Alors, M. Gagnon, je vous remercie de votre présentation que vous avez faite au nom de la Fédération des clubs quads du Québec. Merci de votre contribution. Alors, je vais suspendre quelques minutes, le temps que l'autre groupe d'installe.

(Suspension de la séance à 16 h 40)

(Reprise à 16 h 41)

La Présidente (Mme Doyer): Merci, mesdames messieurs, merci de votre attention. Nous allons recevoir La Force venue du froid, qui est représentée par M. Yves Constantineau, représentant, et M. Jean-Guy Pagé, membre. Alors, bienvenue messieurs.

M. Pagé (Jean-Guy): Merci.

La Présidente (Mme Doyer): La parole est à vous pour... 10 minutes? 10 minutes de présentation.

La Force venue du froid inc.

M. Pagé (Jean-Guy): Parfait. Alors, La Force venue du froid, c'est... nous sommes les représentants d'un regroupement d'au-delà de 200 hébergements, restaurateurs, concessionnaires de motoneiges, locuteurs et des travailleurs du domaine de la motoneige et des VHR. Je vais vous parler surtout de motoneiges, parce que c'est La Force venue du froid, mais bien entendu, on touche aux VHR, les véhicules hors route.

Alors, on a vu, dans notre seul secteur, disparaître plus de 240 emplois directs dans les dernières années. 11 entreprises reconnues pour leur implication dans le domaine: on a perdu au-delà de 5 000 clients européens par hiver, 23 millions en revenus, dont 10 millions en taxes et impôts que le gouvernement n'a pu récupérer.

Nos emplois puis nos entreprises sont en péril. On nous reproche de préparer des moyens de pression spectaculaires afin que les décideurs réalisent que nous sommes prêts à tout pour sauver notre industrie touristique. Nous n'avons plus de marge de manoeuvre, et c'est avec tristesse que nous devons organiser notre défense, alors que nous pourrions investir toutes ces sommes d'argent et notre énergie à développer plutôt que de se battre.

Nous avons demandé à être entendus aujourd'hui, car, à plusieurs reprises, nos avertissements n'ont pas été reçus dans le passé. Je vais vous citer seulement quelques exemples pour vous dire ce qu'on a déjà fait.

En 1982, je recule loin, on a réalisé une... une carte de sentiers qui couvrait, ceux qui connaissent la région, de Saint-Jérôme à Mont-Laurier et de Saint-Donat à Duhamel. Le relevé couleur démontrait la possibilité de réaliser des sentiers permanents assez facilement. Nous sommes allés voir les municipalités, le gouvernement, les chambres de commerce. Réponse: Voyons donc! La motoneige et les quads — bien, les quads, dans ce temps-là, n'étaient pas aussi populaires, mais la motoneige — c'est bien trop important, oubliez ça, jamais on aura de problèmes avec les sentiers. Aujourd'hui, regardez où on se trouve.

Dans la cause du P'tit-Train-du-Nord, on a réagi en fermant la route 117 afin que les autorités locales réalisent l'impact terrible de cette coupure. Une fois de plus, on nous a reproché d'exagérer nos actions: «Vous pouvez contourner ce sentier, voyons donc! Il y a sûrement moyen de le faire.» Quatre ans plus tard, les résultats que je vous ai mentionnés tantôt sont tout à fait spectaculaires, les pertes sont gigantesques, et nous avons énormément de difficultés à survivre. Et, si rien n'est fait, ce sera encore pire.

Le dernier exemple pour vous démontrer que souvent, on cherche à être écoutés et on ne l'est pas. Le défunt ministère des Loisirs, Chasse et Pêche et responsable du Tourisme du temps, ça, c'est voilà plusieurs dizaines d'années, on les avait rencontrés en leur disant que les Européens étaient pour nous un potentiel de développement touristique formidable. Ces gens-là nous ont répondu bien gentiment: Ne perdez pas ni votre temps, ni votre argent, la motoneige n'est pas connue en Europe, les sentiers n'existent pas, c'est même interdit. Développer un produit touristique, cela coûte des millions. Nous sommes, bien entendu, sortis fâchés de la rencontre et, heureusement, nous ne les avons pas écoutés. Nous sommes partis aller rencontrer un Français qui nous a amené à l'agence Nouvelles Frontières. Eh oui, vos experts avaient raison, du gouvernement, ça nous a coûté excessivement cher la première année pour amener 42 passagers. L'année suivante, on a passé au-dessus de 300, au-dessus de 1 100, et, dans les dernières années, on atteignait 6 000, pour en perdre 5 000 en quatre ans. C'est 15 millions par année que les Laurentides ont perdus. Je ne vous parle pas des autres provinces... des autres province... des autres parties du Québec.

Alors, les années suivantes, on aurait pu faire mieux, mais, à cause de la perte de sentiers, c'est là qu'on s'est retrouvés. Le ministère du Tourisme, par la suite, 10 ans plus tard, déclarait la motoneige produit touristique prioritaire en hiver. Les gens ne nous écoutent souvent pas trop. Ils sourient lorsqu'on leur déclare certaines choses. Alors, j'ai essayé de vous faire sourire un peu aujourd'hui en vous disant qu'avec des sentiers permanents nous vous faisons une autre prédiction: au lieu de se battre et recommencer constamment,

nous allons créer des autoroutes économiques pour les régions et nous allons pomper dans les coffres du gouvernement des centaines de millions de dollars par année.

Imaginez 2 milliards présentement, avec un réseau de sentiers fragile et déficient. Qu'est-ce que nous pourrions faire tous ensemble, ici, avec un travail d'équipe? Les politiciens aiment normalement parler d'aider les régions. Combien de projets pouvez-vous me présenter actuellement, qui toucheraient toutes les régions du Québec en même temps, par une décision positive de votre part, pour assurer la pérennité des sentiers? Nommez-moi une seule industrie, qui a autant de potentiel prouvé. Parce qu'on l'a prouvé, dans le passé, qu'on était capables de faire développer des millions avec le tourisme étranger. Et aussi un potentiel d'expansion qui ferait se mobiliser des milliers de personnes à travers tout le Québec.

Imaginez des milliers de personnes qui se mettent ensemble pour aller chercher le potentiel. Ce qu'on a de besoin, c'est la base des sentiers: si on ne l'a pas, je le sais, on le vit, nous, présentement, plus qu'ailleurs, possiblement, les Laurentides, à cause du développement effréné qui existe. Je peux vous dire qu'avec un travail sérieux, on a la preuve qu'on peut, avec peu d'effort, réaliser des tracés permanents en changeant des... la situation actuelle. On pourrait passer ailleurs. Mais, en n'ayant pas les outils légaux nécessaires pour le faire, il arrive parfois, vous allez le voir tantôt, qu'on ne peut rien faire. Mesdames et Messieurs, dans votre prochaine décision à ce niveau, ce sera capital. Avant de voter sur les actions à prendre, s'il vous plaît, pensez à ce que nous venons de vous dire.

Je vais vous dire un petit mot au niveau de l'environnement. C'est sûr que des sentiers durables, ça me fait penser que c'est très bon pour l'environnement: on va cesser de bûcher, traverser, passer des ponts. Une fois pour toutes, on va en faire un, puis ça va être fini: l'environnement va avoir un gros plus. Et aussi je souhaiterais qu'on arrive en 2010 et cesser, pour la plupart, de radoter le passé. Les manufacturiers ont fait un travail formidable depuis les quatre, cinq dernières années: les nouvelles motoneiges rencontrent les normes les plus sévères au niveau de la consommation d'énergie et du niveau sonore actuellement.

Les étudiants de l'Université de Montréal ont même développé une motoneige Bombardier 600 cc, qui produit le bruit d'un séchoir à cheveux. Bien entendu, entre la découverte et l'application, il y a un certain temps, mais, ce que je souhaite que vous remarquiez, c'est que toutes les pistes pour améliorer la situation sont importantes. Je fais, depuis 40 ans, de la motoneige et du quad, je peux vous dire que je suis conscient qu'on voudrait donc protéger les riverains, qu'eux aussi peuvent avoir la paix. Ce n'est pas ce qu'on demande, d'aller les déranger. On veut les protéger. Mais, il y a aussi de l'exagération sur un autre côté.

En fin de semaine, j'avais le maire et des... le préfet, puis tout ça, qui étaient au lac, tout près de chez nous. Il y avait des motoneiges qui circulaient puis des quad. J'ai dit: Ah! Eh, c'est le temps. Dites-moi le bruit. Les motoneiges circulaient devant eux, là, sur la patinoire, sur le lac. Puis là vous auriez dû voir les yeux ébahis de tous ces gens-là. Ils ont dit: Mais, c'est ça? J'ai dit: Oui. Il reste encore des vieilles motoneiges, mais les nouvelles technologies, c'est ça, là. Vous les avez devant vous, là, à quelques centaines de pieds. Alors, tous sont restés excessivement surpris. Puis je souhaiterais que vous fassiez l'expérience.

C'est sûr que ce qu'on va vous demander, c'est quelque chose de pas simple. Il faut que le gouvernement se dote des outils nécessaires pour réaliser des sentiers VHR au même titre que des routes automobiles. Puis, quand il y a vraiment une difficulté incontournable, il faudrait avoir les outils légaux pour réussir à passer. Je vais vous donner un exemple qui assez frappant, mais ce n'est pas le seul. Il y en a des dizaines et des dizaines à peu près semblables. Puis, cette chose-là, je suis content, parce que ça a été déclaré dans le journal de la région, que M. Cousineau, vous connaissez, *L'Information du Nord*.

Un citoyen: «Je me défends bien d'être un citoyen égoïste, sans conscience sociale. Je suis bien au courant de la situation du village — c'est notre petit village, qui était très prospère. Il n'y a rien qui bouge, et je ne suis pas convaincu qu'à favoriser l'ouverture du sentier sur mon terrain va régler quelque chose. J'estime avoir le gros bout du bâton dans cette affaire. Ils n'ont pas le choix de passer chez moi pour continuer la 43. Il n'y a pas de voie de contournement. Sans mon accord, pas de sentier. Et nous sommes très loin de toute habitation.»

● (16 h 50) ●

Pour environ 200 mètres, cette personne-là bloque 21 kilomètres de sentier permanent signé à vie. Le maire, les conseillers, la chambre de commerce, des citoyens ont tout fait pour essayer de régler la chose. C'est impossible: il ne veut rien savoir. Comment on fait pour passer là? On n'a pas le choix: la 43 est fermée depuis deux ans. Cette année, on a tout fait. Puis, quand vous dites les... tout le monde s'en est mêlé. Alors, dans la... j'espère, oui, il me reste deux minutes. Alors, je vous ai donné un peu une idée de ce qui se passe quand on laisse faire les gens, malheureusement.

Une dernière chose. Oui, avoir un moyen de passer à travers. Les Trans-Québec ont un impact provincial. Il ne faudrait pas malheureusement laisser à qui que ce soit la possibilité de bloquer même au niveau, moi, je vous dirais municipal, c'est un... Les Trans-Québec, je pense que c'est une responsabilité provinciale. Toute coupure a un impact. Il faut laisser les sentiers locaux à toutes les municipalités, à mon avis, pour, s'ils veulent en faire plus. Mais, au niveau des Trans-Québec, on devrait avoir la capacité au niveau du gouvernement de les réaliser.

Quant à l'argent nécessaire pour réaliser toutes ces routes-là, je peux vous dire que nous avons une kyrielle de possibilités. J'aimerais sûrement en parler un peu plus tard dans le futur, mais il y a définitivement des moyens. Chez nous, tout le monde nous dit, nous lance des chiffres: Ça coûterait beaucoup trop cher. On a la preuve qu'avec les moyens légaux pour déterminer un sentier ça pourrait passer ailleurs. Présentement, il y a un endroit qu'on aurait besoin de quatre droits de passage pour régler la fameuse... le fameux parc linéaire; il faut en signer 31. Impossible: il y a un golf, il y a un camping puis il y a une école. On a tout contre nous autres pour passer dans les 31 droits de passage.

La Présidente (Mme Doyer): ...malheureusement...

M. Pagé (Jean-Guy): Terminé.

La Présidente (Mme Doyer): ...c'est tout le temps qui vous était imparti.

M. Pagé (Jean-Guy): Juste à temps.

La Présidente (Mme Doyer): Mais vous en avez dit beaucoup dans vos 10 minutes et, avec les échanges, je suis sûre que vous allez pouvoir compléter avec les questions qui vont vous être posées. Alors, M. Pagé, M. Constantineau, merci de votre présentation. La parole est à M. le ministre et aux collègues du parti au pouvoir, pour un échange de 15 minutes. À vous la parole, M. le ministre.

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. M. Constantineau, bienvenue. La tête me tourne un peu, là, parce que vous en avez dit beaucoup. Puis, je veux dire, dans le fin fond, la morale de votre histoire, c'est qu'on veut tous la même chose: on veut avoir des sentiers, puis on veut développer le tourisme, puis on veut avoir des retombées économiques dans les régions comme la vôtre.

Le résultat, pourquoi est-ce qu'on est ici aujourd'hui, ça a commencé dans les Laurentides avec le P'tit-Train-du-Nord, avec les gens qui ont décidé qu'ils étaient dérangés, les voisins, le voisinage. Moi, là, si j'avais la possibilité, ce serait ma décision puis il n'y a rien que moi qui déciderait, là, ça ferait longtemps que ce serait tout réglé, ça. Mais les maisons, les endroits où est-ce que les gens passent, c'est à eux. Alors, c'est leur privilège, c'est leur terrain, c'est eux qui paient pour, c'est eux qui l'entretiennent. Alors, c'est difficile.

Je vois votre... Je m'imagine votre autoroute, là, que vous mentionnez, de sentier, ce serait l'idéal. Puis, oui, il y a beaucoup d'Européens, là, maintenant qui, au lieu de venir au Québec, s'en vont du côté de la Russie pour pratiquer leur sport. Ça, on l'a senti. On a eu des rencontres avec le ministre du Tourisme, le ministère du Tourisme qui nous ont... qui ont vu ça, eux aussi.

Mais c'est attribuable à quoi, ça, qu'une région que je connais beaucoup, votre région, le comté de Labelle, si vous voulez, le comté de Bertrand, il y a des gens... beaucoup qui sont réticents à donner la permission des droits de passage, comme vous dites, là? Et vous pensez qu'on pourrait passer une loi, le gouvernement, puis qu'on dirait: Bien, c'est bien de valeur, là, en dedans de tant de mètres, on passe une loi, puis ça va passer puis que les gens vont nous laisser faire?

M. Pagé (Jean-Guy): La façon de le faire, c'est sûr que les... vous êtes les gens qui avez la possibilité d'étudier comment le réaliser. Moi, je sais que chez nous, personnellement, pour toutes sortes de raisons, j'ai été exproprié parce que j'avais... Je n'ai pas eu le choix à un moment donné, ils ont dit: Regarde, c'est ici, c'est ta maison, je regrette, on te l'achète et on te l'enlève parce que tu déranges. Ils voulaient faire une rue, et puis moi, je n'étais pas à la bonne place.

Je ne vous dis pas qu'il faut y aller bêtement. Les tables de concertation, je pense que sincèrement, à date, là, je lève mon chapeau, ils ont fait un très beau travail. Mais, si vous ne donnez pas aux tables de concertation une certaine possibilité de modifier les tracés, quand vous arrivez à des endroits que vous dites: Le client ne veut pas qu'on passe, il y aurait peut-être moyen de passer ailleurs, sauf que... On a plein de terres du gouvernement ou plein de routes, de petits bouts de route qu'on pourrait faire pour aller reprendre le sentier un peu plus loin. Mais, pour mille raisons, un individu bloque tout ça.

Comment on fait pour le passer? Moi, je ne peux pas vous dire que j'ai la réponse. Je souhaite qu'ensemble on trouve la... Ils vont sur la lune, ils traversent la Manche avec un tunnel, ils bâtissent dans le désert du Nevada, puis, nous autres, on ne serait capable de passer une motoneige

sur un terrain. Tu sais? Je pense que, si j'étais le premier ministre, peut-être que j'aurais une petite possibilité, mais... Je le sais, que c'est délicat, puis je vous le dis, s'il n'y a pas de... quelque chose qui est fait à ce niveau-là, là, vous allez vous retrouver... on va se retrouver encore ici dans deux ans, dans trois ans. Ça va fermer, ça n'a pas de bon sens.

À un moment donné, il y a une intolérance qui s'est installée des gens, qui est vraiment exagérée. Autant il pourrait y avoir une intolérance au niveau de nous autres, dire: Bien, ils ne nous laissent pas faire. Les autres font... ne font pas... Ils viennent s'installer avec nous autres. Écoutez, on vit une situation particulière dans les Laurentides, les gens, ils ont travaillé toute leur vie dans le nord. Ils viennent s'installer chez nous. Ils achètent une terre puis, après ça, ils disent: On arrête tout. Je vous dis, là, il y a un monsieur, entre autres, là, il a acheté la terre. Il n'a pas bâti sa maison. Il a fermé le droit de passage, la trail est... la route est fermée. Il travaille l'hiver en République dominicaine. On lui a dit: Écoute, on ne te dérange pas, là, tu n'as pas bâti de maison, tu n'as pas de chose, tu es en pleine forêt. Il dit: J'ai acheté une terre, c'était le rêve de ma vie, j'ai travaillé toute ma vie à Montréal pour m'acheter un terrain.

Comment est-ce qu'on fait? On ne peut pas. Vous nous dites: On ne peut pas.

Une voix: Non, non, bien, je ne vous dis pas qu'on...

M. Pagé (Jean-Guy): Bien, à partir de là, il fait souffrir des milliers de personnes.

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, répondez à ça.

M. MacMillan: Ah maudit! Vous frappez, là... C'est le problème qui existe tout partout au Québec. Il y a des endroits qui n'ont pas ces problèmes-là, à Sept-Îles, si vous voulez, à Val-d'Or, Rouyn-Noranda. Mais le problème, ça... une fois que c'est parti, ça se reflète... Chez nous, dans l'Outaouais, on vient de régler une partie de... des routes avec le parc Papineau-Labelle, mais ça a été une bataille à tout finir avec les gens. Malheureusement, ce n'était pas les voisins, c'était les fonctionnaires. Ça fait qu'on peut s'imaginer qu'on s'est amusés, hein, quand on les a rencontrés. Mais, je...

Le sentier permanent par des lois, ou par la MRC, ou par le schéma d'aménagement, comme mentionnait tantôt M. Gagnon, je ne sais pas si ça existe à certains endroits, mais c'est... Par la loi — puis je suis loin d'être un avocat — par la loi, je ne pense pas que ça passerait à nulle part à moins que nous, on décide comme gouvernement, tac!

M. Pagé (Jean-Guy): Pourquoi les vélos... les vélos, les bicycles à pédales ont ces droits-là, puis, nous autres, on ne les aurait pas?

M. MacMillan: Ils ont des...

M. Pagé (Jean-Guy): Oui, vous pouvez vérifier, les vélos peuvent faire un tracé éventuellement.

M. MacMillan: Bien, je m'excuse, là, moi, mais j'ai un projet, ça fait cinq ans dans Papineau, là...

M. Pagé (Jean-Guy): Puis ils ne veulent pas que vous passiez.

M. MacMillan: ...et je me bats encore avec un genre de personne comme toi, là, qui bloque 53 kilomètres de sentier, qu'on n'est pas capables de passer, parce que, là, il faut faire le tour de toutes les petites routes alentour.

M. Pagé (Jean-Guy): Peut-être que s'il y a une volonté municipale... Comme nous, chez nous, on a... on a un certain maire qui ne voulait pas dans le passé, c'était interdit de rentrer dans la ville, puis le maire change, puis on peut rentrer dans la ville. Ça fait qu'il y a une volonté politique qui devrait avoir lieu. Vous êtes les hautes instances. Nous, on ne peut plus rien faire, là.

Une voix: C'est Claude qui bloque ça.

M. Pagé (Jean-Guy): Non, mais vraiment...

M. MacMillan: Mais, vous... Moi, là, je veux... Mon message, là, je suis complètement d'accord avec vous, côté touristique, c'est... il y a 1 million de personnes. On parlait de l'aspect social tantôt, là, il y a au-dessus de 1 million de Québécois, là, qui se sert des motoneiges puis des... des VTT, puis qui font des fins de semaine, qui vont à la pêche, qui vont à la chasse, qui font des randonnées, qui passent tout partout. Je veux dire, ça, pour... il faut l'avoir comme gouvernement responsable ou même l'opposition la même chose. C'est un aspect qui est là, mais c'est très difficile de dire... d'aller dire à un maire ou à un conseil municipal: Écoutez, là, dorénavant, tu t'occupes de ça, mais il faut que tu me passes une autoroute de motoneige, là. On va partir de Val-d'Or puis on va se rendre à Saint-Jérôme. Puis tu passes ça, puis «that's it».

Pensez-vous qu'on va être populaires?

M. Pagé (Jean-Guy): Est-ce qu'on cherche la popularité ou la réussite?

M. MacMillan: Bien, après 21 ans... après 21 ans, ça fait longtemps que j'ai oublié ça. Mais je vais dire, ça en prend une personne pour la canceller, tu sais, je veux dire. C'est ça qui est difficile.

M. Pagé (Jean-Guy): Mais souvent dans le nord, là, où est-ce qu'on a le plus de difficultés. Tous les maires ont fourni à la table de concertation une lettre disant qu'ils appuyaient tout projet de pérennité des sentiers. La lettre est aux tables de concertation.

M. MacMillan: Eh maudit!

M. Pagé (Jean-Guy): Ça fait que, là, on se demande qu'est-ce qu'il faut de plus? Il nous faut une possibilité...

M. MacMillan: Il faudrait dire ça aux gens du P'tit-Train-du-Nord, cette lettre-là, tu sais.

M. Pagé (Jean-Guy): Oui, mais comme je vous dis, il y aurait moyen... Mais, à un moment donné, quand vous frappez une situation comme celle-là, qu'est-ce que vous voulez faire? Mais donnons à des gens... Les tables de concertation, ils étaient quand même plusieurs personnes qui établissent le tracé le moins difficile, le moins dur sur les riverains, mais qui... il faudrait qu'il puisse être établi.

M. MacMillan: Avant de passer la parole à mon collègue, juste une chose. Nous, on veut absolument trouver une solution pour que ça fonctionne, pour qu'on ne soit pas obligés de venir ici à tous les trois ans ou quatre ans. Ça, il n'y a pas de... Mais comment on va le faire? On est là, là, c'est pour ça qu'on a des consultations, c'est pour ça qu'on a des tables de concertation, c'est pour ça qu'on a renouvelé le mandat pour les trois prochaines années pour trouver une solution. Mais en tout cas, moi, dans mon cas, et j'ai senti la même chose de l'opposition, c'est qu'on veut trouver des solutions, puis on va travailler pour en avoir une solution jusqu'à la fin. Alors, je passe la parole, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Je vais le faire, M. le ministre.

M. MacMillan: Oui, oui, excusez.

● (17 heures) ●

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le député de Chomedey. Vous êtes trop généreux de votre temps.

M. Ouellette: Merci, Mme la présidente. M. Pagé, je vous écoute faire votre présentation. Vous nous semblez être une personne qui est très articulée puis qui veut faire avancer les choses. J'ai eu le privilège d'aller sur votre site Internet puis je n'ai pas aimé ce que j'ai lu sur votre site Internet.

M. Pagé (Jean-Guy): Parce que justement on est obligés... Je vous ai mentionné tantôt, c'est avec tristesse qu'on est obligés de préparer des moyens de pression. Ça n'a pas de bon sens, ça. Des gens d'affaires qui veulent créer des emplois, aider les gens, on est obligés... Parce que dites-moi quelle autre solution vous pensez qu'on a pour essayer de se faire entendre? Nommez-moi-z-en une.

M. Ouellette: Je n'aurai pas un débat avec vous, là, Mme la Présidente, mais...

M. Pagé (Jean-Guy): J'espère qu'on est ici pour relaxer, là.

M. Ouellette: On est supposé, puis je ne voudrais pas qu'on pense qu'il va y avoir des actions contre nous autres si on dit des affaires qui ne sont pas correctes, là. Mais, c'est parce que, là, vous venez nous l'expliquer. Les gens qui ne vous connaissent pas, qui lisent votre site Internet, où vous dites aux gens que vous allez procéder de façon pacifique... Puis à un certain moment, vous serez obligés de poser des gestes spectaculaires qui dérangeront, et créeront de la frustration, et auront des impacts financiers énormes. Ça ne marche pas. Je m'excuse, là. Je veux juste me permettre ce commentaire-là, M. Pagé. Ce n'est pas de cette façon-là qu'on va régler rien.

Je pense que vous avez un député qui est très présent dans Bertrand et qui est aussi très apprécié par la majorité des gens de Bertrand. Ça fait plusieurs fois qu'il est réélu, Claude, et j'ai à le côtoyer régulièrement, puis je pense qu'ici, on est 125 députés, et le ministre vient de vous le dire, qu'on veut faire avancer les choses. Vous venez nous le dire en commission parlementaire, mais, le citoyen qui va voir votre site Internet, lui, là, il dit: Bon, eux autres, là, c'est 218 membres, dont vous êtes et dont M. Constantineau est, eux autres, ils privilégient l'approche musclée. Eux autres, là, ils nous cautionnent si on fait des choses pour...

Je vous donne juste un exemple. Votre gars, là, qui vous empêche de passer sur son terrain, O.K., bougez pas. Il arrive des dommages sur son terrain. Il arrive des méfaits sur son terrain. Moi, il y en a 218 que je vais aller voir en premier, parce qu'il y a quelqu'un à quelque part qui leur dit: Regarde, il faut faire des actions musclées, peu importe ce qu'il peut y avoir comme problème. C'est les 218 premiers que je vais aller voir. Je vous le dis, là, puis c'est normal.

Je vous suggérerais bien humblement peut-être de modifier la phraséologie de votre site Internet, parce que je ne suis pas sûr que vos actions articulées ou que le discours que vous avez, puis vous me semblez être quelqu'un qui veut faire avancer les choses dans un but, je pense, très louable. Pas sûr qu'on va arriver à ce résultat-là, là, pour le commun des citoyens qui lit ça.

La Présidente (Mme Doyer): M. Pagé.

M. Pagé (Jean-Guy): C'est noté. On va sûrement regarder, mais peut-être aussi avec ce qui va se produire dans les prochains mois, ça va être agréable à voir les décisions qui vont se prendre et puis, nous autres, on est toujours prêts. On l'a dit, on est prêts à collaborer puis, s'il y a quelqu'un qui a collaboré depuis les 35 dernières années, c'est bien nous autres. Mais, à un moment donné, tu dis à quel endroit ou comment je dois agir? Bien là, on a déjà fait un blocage de la 117. Ça a coûté des sous pour les gens qui ont été retardés puis Tremblant qui n'a pas ouvert, puis tout ça. Mais finalement, il y a eu des tables de concertation qui ont été mises en route. Mme Boulet a fait le tour de la province. On a dit: Bon, peut-être qu'on a été écoutés une fois.

Là, on voit que tout ce qui est fait ici... J'ai dit à M. Cousineau: Il y a une commission parlementaire. J'ai dit: Est-ce que par hasard, avec toutes les pertes qu'on a bloquées, puis les Laurentides, on est une des pires régions, on est absolument épouvantés. Tu sais, vous dites: On est peut-être un peu durs. Je peux vous dire une chose, là: Moi, j'ai gagné ma vie pendant 40 ans, puis lui aussi, là, puis demain matin, on est en train de voir tout ça s'effondrer. Il y a une pilule qui existe contre le cancer en phase terminale, elle existe: on veut l'avoir.

C'est sûr que vous pouvez trouver qu'on est durs, mais dites-vous, demain matin, là, après 40 ans, il ferme son entreprise; puis là je ne suis pas la seule, on est 200, là. On a une douleur, là, nous autres, à un moment donné. Tu sais, on dit: Vous êtes des toughs, mais je peux vous dire que ça fait mal de savoir que, moi, j'avais 38 employés, je suis rendu à huit; j'en ai mis 30 à la porte. Je peux vous dire que ce n'est pas drôle quand tu dis au monsieur: Viens ici, là, je regrette, là, ou ma petite madame, là, je n'ai plus d'ouvrage pour toi. La motoneige, j'avais 150 véhicules, on est tombés à 50 à Sainte-Agathe. On a mis des personnes à la porte. Je peux vous dire que je l'ai vécu.

Là, vous me dites: On est des toughs sur le site Internet, mais, quand tu vis au jour le jour puis tu vois ton affaire s'en aller, à un moment donné, là, il faut penser sur l'autre bord aussi. Puis là tu dis: Je crie, mais je suis comme dans le désert. Il n'y a personne qui écoute. On dit: On va se faire écouter.

M. Cousineau, je pense, vous êtes en mesure de dire qu'on n'est pas des gens... On a même eu une entente avec la Sûreté du Québec pour barrer la 117. On a pris une entente. Imaginez-vous! On a dit: Venez ici, là. On a un petit problème. Il faut se faire voir par la télé, il faut se faire voir...

Mais ça va faire mal un petit peu. On peut-u se parler? Ils ont dit: Oui, puis on va vous aider. On a eu la collaboration de la Sûreté du Québec. Puis, je pense, ce n'est pas méchant. Ils ont dit: On avait un droit...

M. Ouellette: ...donner des noms, là.

M. Pagé (Jean-Guy): Ils ont dit qu'on avait un droit de s'exprimer, un... tu sais, comme les syndicats ou je ne sais pas trop, là, puis qu'en autant que c'était sous contrôle, au moins se faire voir, parce que sinon on ne se fait pas voir. Mais, comme je vous dis, c'est le... on représente 200 personnes. Alors... Je m'excuse, il y a Yves, là, qui... s'il a des questions à lui poser.

M. Ouellette: Mais, je vais...

M. Pagé (Jean-Guy): Il va trouver que son voyage a été long.

La Présidente (Mme Doyer): Une minute. Dans une minute.

M. Ouellette: Mme la Présidente, je vais juste réitérer que votre meilleure façon de vous faire entendre et de vous faire voir, c'est via le député de Bertrand, qui est devant moi aujourd'hui, et que vous voyez, et qui, je pense, prend vos intérêts à coeur, parce que, si effectivement on permettait à tous les citoyens d'avoir un langage comme celui que vous avez sur votre site Internet, là, on n'aurait pas besoin de règles dans la société, on va tous faire autre chose. Ça fait que prenez la façon la plus... la plus logique possible. Et je pense que vous êtes entre très bonnes mains avec le député de Bertrand.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, sur ces bons mots, merci, M. le député de Chomedey. Je vais passer la parole au député de Verchères.

M. Bergeron: Alors, merci, Mme la Présidente. Le moins qu'on puisse dire, c'est que ces audiences commencent de façon très animée. Puis disons que, moi, je n'ai rien contre ça. Des débats animés, moi, j'ai plutôt tendance à aimer ça habituellement.

Il ne faut pas tenir rigueur à notre collègue de Chomedey de ses préoccupations. C'est un homme qui a passé toute sa vie dans le milieu policier, qui cherche à maintenir l'ordre et à éviter les méfaits. Alors, on reconnaît là, je pense, des valeurs qui ont animé toute sa carrière professionnelle et qu'il apporte avec lui à l'Assemblée nationale, ce qui est éminemment positif. Et je pense que vous devez tirer des enseignements des conseils judiciaires qu'il vous a donnés.

Ceci dit, moi, je comprends effectivement de votre côté que vous avez patiemment, au fil des années, tenté d'alerter le gouvernement à plusieurs reprises depuis les années quatre-vingt à des éléments sur lesquels vous pouviez avoir l'air à l'époque un peu flyés, mais, en rétrospective, où on réalise que vous étiez visionnaire. On ne vous a pas écoutés. On ne vous a pas entendus. On n'a pas posé de geste. Et on se retrouve avec la situation que vous décrivez aujourd'hui. Et on comprend qu'après toutes ces années vous puissiez être impatients et que vous puissiez sentir que la discussion, la présentation d'arguments pertinents, bien

fouillés, bien documentés, n'était pas suffisante pour obtenir des résultats. Je comprends. Je ne vous dis pas que j'endosse, mais je comprends très bien.

Cela dit, nous sommes dans une conjoncture où on essaie de trouver des solutions. Et ce n'est pas vrai, et ça je pense avoir été clair là-dessus depuis le début de ces travaux, ce n'est pas vrai qu'on va régler le problème en simplement maintenant un moratoire, en empêchant les recours juridiques pour un autre cinq ans, un autre trois ans, puis on va se ramasser ici dans cinq ans, dans trois ans, avec exactement... à la case départ puis qu'on n'aura pas réglé le problème fondamental, qui est la pérennité des sentiers interrégionaux.

De faire en sorte que nous puissions aujourd'hui faire ce que vous aviez proposé dans les années quatre-vingt, c'est-à-dire établir des sentiers qui vont être là cinq ans plus tard, qui vont être là 10 ans plus tard, puis qui vont être là 15 ans plus tard, puis qui vont permettre à l'industrie de se construire, pas de toujours chercher à vivoter.

● (17 h 10) ●

Maintenant, c'est: Comment on s'y prend? Vous nous avez parlé de moyens légaux. Puis là je me disais: Il va nous dire ce à quoi il fait référence, ce qu'il a en tête, ce qu'il va nous suggérer. Puis vous m'avez dit, vous nous avez dit: Je ne sais pas trop, là, je n'ai pas vraiment d'idée. Si, comme le ministre, on avait une baguette magique, ça ferait longtemps qu'on l'aurait sortie de notre besace puis qu'on l'aurait fait aller, là.

Vous nous parlez également de kyrielle de mesures qui feraient en sorte que tout ça pourrait se financer de façon... assez largement, là... de façon assez généreuse. Si, là, vous avez des indications, j'aimerais que vous m'en fassiez part parce qu'on a besoin d'indications, là. On a besoin d'idées claires de vers où on s'en va.

Au fond, le défi qui est le nôtre, c'est d'essayer d'identifier comment on peut s'y prendre. Puis, c'est vrai, je le disais tout à l'heure, c'est vrai pour les sentiers, c'est vrai pour les aéroports, pour les voies ferrées, pour les autoroutes... c'est-à-dire, on établit ça généralement dans un lieu où il n'y a pas de développement, puis au bout du temps, avec le développement, on finit par avoir des résidences à proximité. Puis là on se retrouve avec des revendications citoyennes légitimes.

Mais est-ce qu'il n'y a pas lieu d'essayer d'envisager — là, il faut apporter des correctifs à la situation que vous vivez — mais est-ce qu'il n'y a pas lieu, comme législateurs, d'envisager des moyens préventifs pour éviter que continuellement on se retrouve avec ce genre de situation lorsqu'on met en place des infrastructures publiques? On va devoir réfléchir également à ça.

Et mon collègue de Bertrand m'amène en accéléré à réfléchir continuellement à ça depuis un certain nombre de mois, et c'est notre nouveau porte-parole en matière de tourisme. Alors, je peux vous dire qu'il est doublement préoccupé à titre de député des Laurentides, mais à titre de porte-parole de l'opposition officielle en matière de tourisme, il est doublement préoccupé par cette problématique-là, et je le comprends. Puis, comme le ministre le disait tout à l'heure, il y a eu des représentations de la part des fonctionnaires du ministère du Tourisme, puis, moi, j'ai des représentations de la part de mon collègue. Puis ça nous amène, l'un comme l'autre, à essayer de trouver une solution.

Maintenant, on a besoin que vous donniez des indications sur quels genres de mesures on devrait mettre en place. Je pense que vous convenez avec moi qu'on ne peut

pas simplement maintenir le moratoire. Ce n'est pas une solution durable. C'est une solution qui va nous ramener à la case départ d'ici quelques mois, d'ici quelques années, puis on va toujours se retrouver avec cette situation-là. Donc, il faut trouver des solutions. On va cesser de repousser le problème en avant, comme me le soufflait mon collègue de Bertrand, puis essayer de trouver une solution permanente pour régler les situations antérieures qu'on n'a pas réussi à régler, puis essayer de prévenir que ce genre de situations là puissent se reproduire à l'avenir.

Avez-vous des indications de vers où on devrait aller?

La Présidente (Mme Doyer): M. Pagé...

M. Bergeron: Ce n'est pas tout de nous le dire, mais il faut nous donner... nous alimenter.

M. Pagé (Jean-Guy): Bien, maintenant qu'on a la preuve que les manufacturiers puis tout le monde se concentrent sur une chose, puis que les clubs puis tout le monde est sensibilisé au fait que, un, il faut réduire l'impact sur l'environnement, il faut faire attention aux riverains, puis tout ça, là, il reste une chose: c'est qu'on parle qu'il y a 1 million de personnes, au minimum 1 million de Québécois qui sont impliqués dans cette situation-là, c'est... ça devient à un certain... à mon avis, à un certain niveau, un impact au niveau provincial; ça touche tout le monde. D'une façon ou d'une autre, ça touche quelqu'un.

Alors, quand... C'est sûr que, moi, quand je vous ai dit «les outils légaux», j'essayais d'être un petit peu poli en disant: Bien, regarde, si à un moment donné on dit: Ça a un impact provincial... Premièrement, moi, sur le 2 milliards, il y a à peu près 800 millions en taxes et impôts de toutes sortes. Si vous nous donniez ça, aux motoneigistes puis aux quadistes, là, on passerait partout. Mais, là, c'est correct, là, moi, je suis d'accord avec ça: l'argent qui est versé au gouvernement, elle peut servir à l'éducation, elle peut servir — je suis heureux, j'en ai, des petits jeunes, moi, là — elle sert aux hôpitaux, elle sert aux écoles... Le 800 millions, on ne le voit pas, là, nous autres. On en voit une petite partie, puis encore là, là, je vous dis: On est d'accord avec ça. C'est fou, un peu, là, mais on est un peu d'accord avec l'histoire de dire: Oui, l'argent des motoneigistes, des quadistes sert à d'autres choses qu'aux quadistes puis aux motoneigistes, puis c'est bien.

Ça fait qu'à partir de là, comment on ne peut pas dire: Vu qu'ils aident tellement aux hôpitaux, aux écoles, aux chemins, aux ci, aux ça — parce que cet argent-là, elle est occupée en quelque part, elle sert à d'autres choses que des motoneigistes — ça fait que, quand vous me dites: Oui, on va faire une action, mais ça — comment je dirais bien ça, donc — ça sert seulement les motoneigistes, les quadistes, c'est faux. Parce que toute la population du Québec est touchée par ça. Ça fait que, là, il pourrait y avoir une loi qui dit: Écoutez bien, là, ça a tellement d'impact, cette affaire-là, là, qu'à un moment donné, toi, là, ton enfant, quand il va à l'école, il profite du 800 millions d'impôt en quelque part, il profite de tes routes, il profite de ça.

Donc, il faudrait que, vu que ça sert à tout le monde directement et indirectement, là, le monde... le gouvernement dise: Écoute bien, on a la possibilité de mettre un produit touristique... Puis, moi, je vous le dis, je vais... j'ai été dans des salons partout dans le monde, hein, j'ai... écoutez, j'en ai amenés 6 000, clients, je sais que c'est incroyable, le potentiel

qu'il y a. Donc, il faudrait être en mesure de dire: Là, ça, c'est tellement important, puis ça dessert toute la population. Même si tu n'es pas un motoneigiste, tu en reçois un bénéfice.

Il faut établir les sentiers Trans-Québec, puis il faut donner aux tables de concertation. Moi, je vous dis, ne donnez pas ça juste aux motoneigistes ou aux quadistes, le droit de décider où ils passent. Non, non. Les tables de concertation, je trouve qu'elles ont fait un travail formidable, c'est des gens qui ont du sérieux. Puis là ils disent: Regarde, si on passait là, malheureusement on a un obstacle, il faut le dépasser.

Ça fait que, moi, je vous dis, quand je vous dis les outils légaux, c'est qu'il faut que le gouvernement dise: Écoute bien, là, la motoneige, les VHR, ça sert beaucoup plus qu'aux motoneigistes; ça sert à l'ensemble des citoyens. Ça fait que, donc, c'est comme Hydro-Québec, on doit passer: ça sert l'ensemble des citoyens. Puis, si de 2 milliards on passait à 3, ça va servir encore plus la population.

Ça fait que quand vous me dites des pistes de solution, moi, c'en est une dans ma tête. Ce n'est pas vrai que ça sert juste aux quadistes puis aux motoneigistes; ça sert à tout le monde. Ça fait que là, à partir de là, pourquoi que le gouvernement ne peut pas dire: Ça, là, c'est tellement important, ça sert à tout le monde au Québec, on doit les réaliser, ces tracés. Ça fait que peut-être c'est une piste de solution.

Puis l'histoire de dire comment ça va se financer, là, dans notre secteur, on sait qu'on a peut-être six, imaginez-vous, là — Claude est au courant — chez nous, j'ai peut-être six petits bouts de terrain, là. Aïe! je dis: Voyons donc! Mais si je pouvais, on a offert aux gens d'acheter leur terrain. Il y en a un, quand on lui a offert de lui acheter, il dit: Parfait, 35 000 \$. On a dit: Passe chez le notaire, on a un gars pour te l'acheter. On arrive chez le notaire, il dit: Sais-tu, j'ai pensé à ça, c'est 50 000 \$. Ayoye! On retourne, je vous le jure, ça, ça existe, puis le maire va vous le dire. Là, on retourne, on revient avec le 50 000 \$, il dit: Là, là, il dit: Écoutez, là, c'est mon dernier mot, c'est 75 000 \$. On a lâché. Mais, tu sais, qu'est-ce que tu peux faire? On veut lui acheter, on veut lui payer, on n'est pas capables.

Ça fait que là, il faut absolument. Je le sais que vous allez dire: Ça n'a pas d'allure. Mais, oui, ça en a, de l'allure, si vous regardez que toute la population au complet en profite.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député.

M. Bergeron: Mais, Mme la Présidente, si on n'était pas convaincus de l'impact positif de cette industrie sur l'économie québécoise puis sur les finances publiques du Québec, on ne serait pas assis autour de cette table à essayer de trouver une solution. Ça fait que je pense que vous pouvez vous dire une chose, M. Pagé: vous n'avez pas à nous convaincre, parce que nous le sommes déjà, de l'importance de l'industrie. Et pour l'ensemble de l'économie québécoise puis pour les finances publiques québécoises, nous sommes convaincus. On est ici à essayer de trouver des solutions avec vous — on est ici à essayer de trouver des solutions avec vous.

Alors, je sais que vous déployez énormément d'énergie à essayer de nous convaincre qu'il faut qu'on aille dans cette direction-là. Moi, je vous dis tout de suite: On est là, là. On n'a pas besoin de développer, de déployer beaucoup d'énergie. Là, ce qu'on a besoin maintenant, c'est des pistes de solution. Là, vous nous en donnez, je trouve ça très bien, mais si vous en avez d'autres, n'hésitez pas, là, on prend des notes.

M. Pagé (Jean-Guy): Claude, il va avoir notre visite.

M. Bergeron: On prend des notes.

M. Pagé (Jean-Guy): M. MacMillan aussi.

M. Bergeron: Mais n'attendez pas d'aller voir Claude, il est là, puis nous autres aussi on est là, là. Ça fait qu'allez-y direct, là.

M. Pagé (Jean-Guy): On va aller voir les deux. Non, mais c'est une cause...

La Présidente (Mme Doyer): Vous avez quatre minutes pour sortir des solutions.

M. Pagé (Jean-Guy): Ah, des solutions. Moi, là, je vais laisser un peu la parole à mon collègue.

La Présidente (Mme Doyer): Non, non, je fais des farces comme présidente, mais il reste quatre minutes.

M. Pagé (Jean-Guy): Au niveau du financement, là, je vous ai dit que je pourrais vous parler de bien des choses, mais je sais pertinemment que des municipalités sont prêtes à mettre des sous par année. Je vais vous donner un exemple vite, là.

Mettons que, chez nous, ça coûterait 350 000 \$ pour acheter, sur 25 ans, prêté, ça coûte x milliers de dollars par année. On est capables de trouver du financement pour l'acheter. Ça, c'est un exemple, j'en ai d'autres: la carte de membre. Moi, j'ai une marina, hein, on a quelques marinas. Ça coûte 800 \$ pour stationner votre bateau au quai. On ne coupe pas les vagues, on ne pose pas de signalisation, on ne fait rien, ça coûte 800 \$. Ça coûte 275 \$ à un motoneigiste pour faire le tour du Québec. Peut-être qu'il y a un petit ajustement à se faire en quelque part.

Autrement dit, des pistes de solution pour trouver des sous, il y en a toujours, toujours. Puis si on augmente vos revenus au gouvernement, là, peut-être que vous pouvez penser à nous autres un petit peu. Mais là je vais laisser un petit peu mon collègue, peut-être qu'il a une idée là-dessus. Non?

La Présidente (Mme Doyer): C'est parce qu'il reste seulement trois minutes, et je crois que le député de Bertrand voulait intervenir. Mais, avant ça, je dois demander la permission aux collègues. Bien sûr, alors, puis d'être très, très... dans vos questions et réponses.

● (17 h 20) ●

M. Cousineau: Bien, écoutez, M. Pagé, M. Constantineau, moi, je suis content de vous voir ici. Je ne suis pas un amateur de motoneige, vous le savez, sauf que, dans ma région puis dans la région des Laurentides, je comprends l'importance. Parce que lorsqu'on regarde l'offre touristique dans les Laurentides, évidemment il y a le ski alpin, il y a le ski de fond, il y a la raquette, je parle au niveau hivernal, mais la motoneige est implantée dans notre région, vous me corrigerez, parce que le premier club de motoneige c'était entre Sainte-Agathe et Sainte-Lucie, direction Saint-Donat, j'imagine, le premier club dans les années 1965-1970. Et puis cette offre touristique s'est développée

avec le temps. Et puis, au niveau commercial, au niveau de la restauration, au niveau de l'hébergement, ça représente beaucoup, beaucoup, beaucoup de sous.

Mais évidemment, les Laurentides, puis vous le savez, c'est une région qui est en pleine... explosion démographique. Ça se construit partout... dans les municipalités, les périmètres d'urbanisation sont un petit peu plus grands, c'est très dense. Il y a des terrains qui ont changé de main, il y a des gens qui étaient propriétaires de grandes terres puis qui laissaient le droit de passage aux motoneigistes, et puis, bon, ils ont vendu leurs terres puis le nouveau propriétaire ne veut plus rien savoir. Mais tantôt, vous parliez de la Trans-Québec, là, les grandes... la 43, la 33, là. On peut partir de l'Outaouais, traverser les Laurentides, bien, avec la 33, je crois, ou la 43...

M. Pagé (Jean-Guy): Avec la 43, mais on a...

M. Cousineau: La 43... et se rendre en Gaspésie. Donc, il y a des gens, là, qui sont constamment, là... Et puis, moi, je ne fais pas de motoneige, je fais de la raquette, et puis à plusieurs endroits dans les sentiers de raquette que nous avons, on croise les sentiers de motoneige. Et c'est vrai: les nouvelles motoneiges, il y a de moins en moins de bruit et de moins en moins de pollution.

Où le bât blesse, c'est que dans le passé, vous le savez, M. Pagé, dans le passé, il y a des gens qui sortaient des sentiers de motoneige puis allaient sur les terrains des gens, sur les terres, avec des motoneiges, pour aller écraser des pousses d'arbres. Et on l'a vu, ça, dans le passé. Il y a eu des corrections: je pense que les clubs de motoneige ont travaillé très, très, très fort pour civiliser certaines personnes. C'est drôle à dire, mais c'est vrai. Mais aujourd'hui, avec les motoneiges, tu ne peux pas sortir d'un sentier, c'est trop pesant. Donc, il y aurait toute une question d'éducation à refaire.

Et puis, dans les Laurentides, c'est vraiment problématique. S'il n'y a pas de sentier permanent, s'il n'y a pas de sentier... d'année en année c'est à changer, il y a des corrections à faire. Il y a des petits villages dans les Laurentides, vous le savez, M. le ministre, vous connaissez le réseau routier, il y a des petits villages qui sont en retrait de la 117, et puis, l'hiver, s'il n'y a pas de motoneige, il y a une station de service puis un restaurant, ça ferme. Le village ferme au mois de novembre puis il réouvre — au niveau commercial — au mois d'avril, mai. Ce n'est pas des farces, ce que je dis là, là. Il y a des gens qui disent: Mon Dieu Seigneur, il ne faut pas que ces sentiers-là ferment, il ne faut pas que ça ferme. Mais il y a un problème.

Je comprends aussi les gens qui... Parce que je me souviens très bien, le parc linéaire, dans les années quatre-vingt-dix, j'étais un des signataires, comme préfet, de la coalition du parc linéaire. Bon, on avait partagé ça, là, ski de fond, motoneige, raquette et puis... bon. On ne fera pas l'histoire, on a vu ce qui s'est passé dans la région de Tremblant, et puis... bon. On ne fera pas l'histoire. Il y a eu un jugement et puis... Mais maintenant, il faut trouver des sentiers de contournement. Il faut aller vers la pérennité des sentiers. C'est tout un problème.

Puis je terminerais, parce qu'au niveau commercial puis au niveau touristique, c'est... alarmant. C'est alarmant, parce que, moi, j'ai l'impression que s'il n'y a rien qui se passe, M. le ministre, dans les prochaines années, s'il n'y a rien qui se passe, bien, beaucoup de petits commerces vont être

fragilisés au niveau de la restauration, au niveau de l'hébergement puis au niveau... les stations de service, même, là. Ceux qui donnent des services de mécanique puis...

La Présidente (Mme Doyer): C'est terminé, M. le député.

M. Cousineau: Oui? Ah, j'étais parti sur une envolée. Mais je trouve ça intéressant.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, c'est ça. Oui?

M. Cousineau: Mais on a un problème.

M. Bergeron: Sur un bref point d'ordre, Mme la Présidente, compte tenu du temps qui nous est imparti, est-ce qu'on peut demander à M. Constantineau qui, je crois, souhaitait nous présenter quelques avenues, là, de le faire par écrit puis de nous faire parvenir ça par la suite?

La Présidente (Mme Doyer): Si vous vous entendez, moi, je suis à votre service, comme présidente. De consensus, il n'y a pas de problème. M. Constantineau, on ne vous a pas entendu non plus. Là, vous voulez qu'il nous dépose le document ou qu'il nous le présente?

M. Bergeron: Bien, qu'il nous envoie ça ultérieurement, parce que je pense qu'il souhaitait peut-être faire...

La Présidente (Mme Doyer): D'accord.

M. Pagé (Jean-Guy): C'est triste, parce que, dans le fond, il est meilleur que moi, ça fait que vous manquez quelque chose.

M. Bergeron: Vous nous enverrez ça. Vous nous enverrez ça.

M. Pagé (Jean-Guy): Good.

M. Constantineau (Yves): Vous avez eu notre mémoire?

M. Bergeron: Ça? On l'a.

La Présidente (Mme Doyer): M. Constantineau, vous voulez nous déposer votre document...

M. Constantineau (Yves): Bien, on a déjà déposé.

La Présidente (Mme Doyer): ..sur certaines solutions. Vous l'avez déjà déposé?

M. Constantineau (Yves): Il a déjà été déposé.

La Présidente (Mme Doyer): C'est déjà déposé.

M. Cousineau: Puis adoucissez votre site.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, c'est parfait. Moi, je vais clore l'échange, et je vous remercie, M. Pagé, M. Constantineau, de votre présentation. Bonne chance.

Une voix: Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Je vais suspendre, le temps que l'autre groupe s'installe. Merci.

(Suspension de la séance à 17 h 24)

(Reprise à 17 h 26)

La Présidente (Mme Doyer): Là, vous vous assoyez. À l'ordre! À l'ordre! À l'ordre! Excusez-moi. Si on veut rentrer dans le temps... Bon, alors, mesdames messieurs, bienvenue à la commission. Alors, je demanderais à la personne qui est en position... je n'ose pas dire en position d'autorité, hein. De nos jours, l'autorité, c'est relatif. Alors, je veux vous souhaiter la bienvenue et vous demander de présenter les personnes qui vous accompagnent.

Institut national de santé publique du Québec (INSPQ)

M. Dionne (Marc): D'accord. Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, Mmes et MM. les membres de la commission, nous vous remercions d'avoir invité l'Institut de santé publique à présenter ses commentaires à cette commission parlementaire.

Je suis Marc Dionne, directeur scientifique à l'Institut de santé publique du Québec, et je suis accompagné à ma droite de Mme Danielle St-Laurent, qui est chef d'unité de surveillance maladie chronique et traumatismes; à l'extrême droite Gilles Légaré, qui est un conseiller scientifique à l'institut en traumatismes; et à ma gauche Richard Martin, qui est lui aussi conseiller scientifique mais plutôt sur les aspects de bruit.

L'INSPQ a comme mission d'identifier les problèmes de santé de la population et les dangers qui la menacent. Il doit analyser les causes de ces problèmes, déterminer quelles mesures de prévention pourraient être mises de l'avant et soutenir ceux qui ont la responsabilité de les implanter. Le document que le ministère des Transports du Québec soumet à la consultation préconise une approche de développement durable pour favoriser et encadrer l'utilisation des véhicules hors route, et nous trouvons, dans ces orientations, plusieurs des principes qui nous apparaissent incontournables pour gérer une question de ce type.

Pour les experts et décideurs impliqués, rigueur, transparence, prudence et primauté sont de mise. Pour les citoyens et les collectivités, la participation au processus de décision et la juste répartition des bénéfices, des inconvénients et des risques au sein des communautés et entre les individus font partie de ces principes que nous défendons.

L'utilisation des véhicules hors route au Québec nous interpelle sur quelques aspects: les accidents qui entraînent bon nombre de décès et de blessures, les problèmes de santé reliés au bruit qu'ils génèrent, les nuisances qui dérangent des citoyens et la pollution due aux gaz d'échappement que nous avons soulignée dans notre mémoire, en mars 2006, toujours présents et d'actualité, mais nous n'en parlerons pas aujourd'hui dans notre présent exposé.

Au chapitre des blessures reliées au VHR, nous vous faisons part des observations suivantes: la pratique du VHR est une activité à risque qui se situe, pour la motoneige, au même niveau que la motocyclette. 579 décès sont survenus au cours des 19 dernières années et, depuis le début de l'année, 16 décès ont été enregistrés, dont cinq durant la seule

fin de semaine dernière. Le nombre de décès se maintient au fil des ans. Toutefois, si l'on tient compte de l'augmentation de la pratique, on observe une légère baisse du taux de décès par 100 000 véhicules hors route immatriculés depuis le début des années 1990. Cette légère baisse s'observe principalement du côté des quads... s'observe aussi du côté des quads et précède la mise en application des dispositions de la loi en 2006.

● (17 h 30) ●

Pour la même période de 10 ans, on compte 11 834 hospitalisations. Ici aussi, on observe une légère baisse des taux depuis le début... des milieux des années 1990. Le taux d'hospitalisation de jeunes de moins de 16 ans demeure stable, alors que celui des 50 ans et plus est en augmentation. Malheureusement, les blessures graves ne diminuent pas et elles... même ont tendance à augmenter du côté des quads. Et, si on se compare à l'Ontario, notre taux de décès par motoneige et notre taux d'hospitalisation y sont deux fois plus élevés. Nos constats récents sur les blessures font ressortir les mêmes facteurs de risque de blessure en VHR que par les années passées. Le mélange alcool-conduite de VHR demeure risqué, près d'un motoneigiste sur deux avait une alcoolémie supérieure à 80 microgrammes par litre. Les VHR ne sont pas des véhicules routiers. Cependant, 44 % des décès surviennent sur une route, incluant les carrefours de sentiers avec une route. La vitesse excessive ou inappropriée est encore fréquemment en cause dans les accidents avec décès et blessures, et l'inexpérience du conducteur demeure également un facteur de risque présent.

Au problème des chapitres... Au chapitre des problèmes de santé reliés au bruit, les problèmes de santé reliés au bruit dans l'environnement communautaire, ce dont on parle ici, sont différents et historiquement moins connus que ceux reliés au travail, pour lesquels nous avons acquis une grande expérience dans le cadre de nos programmes de dépistage de la surdité chez les travailleurs au Québec. Au cours des dernières années, la documentation scientifique des impacts du bruit environnemental sur la santé publique a beaucoup progressé et elle est maintenant suffisante pour établir qu'il peut y avoir en effet des conséquences réelles sur la santé des populations exposées à des bruits environnementaux. Outre la perte d'audition et des acouphènes que le bruit peut entraîner, je vous en mentionne quelques-uns, on notera la perturbation du sommeil avec comme conséquences: fatigue, perte de concentration et de productivité, problèmes d'apprentissages chez les élèves, développement de maladies cardiovasculaires chez les adultes — on a prouvé ça — et la nuisance qui est reconnue maintenant comme un problème de santé par l'Organisation mondiale de la santé.

À la suite du jugement de la Cour supérieure et en réponse au manque de connaissances scientifiques, le gouvernement du Québec a proposé la réalisation d'une étude socioacoustique sur l'impact du bruit des véhicules hors route, dont les motoneiges, sur les résidents qui vivent à proximité des sentiers ainsi que sur les mesures d'atténuation sonore. Sous la coordination du comité interministériel, l'Institut national de santé publique s'est vu confier par le ministère de la Santé et des Services sociaux le mandat de voir à la réalisation de cette étude. Pour ce faire, avec l'accord des autorités gouvernementales, nous avons confié la mesure de bruit des motoneiges comme source sonore et l'évaluation des effets du bruit sur les résidents à une équipe de recherche de l'Université de Montréal dirigée par MM. Tony Leroux et Pierre André, et leur rapport de recherche a été déposé au

comité interministériel en novembre dernier. De son côté, l'identification des moyens pouvant atténuer le bruit issu de la circulation des motoneiges a été confié à la firme Soft Db, qui, elle aussi, a déposé son rapport final en novembre dernier.

Je ne vous rappellerai pas ici, par manque de temps, les objectifs de ces études, mais je vais quand même vous donner, avec l'accord de M. Leroux, un aperçu sommaire des résultats de l'étude que vos représentants ont en main. Dans cette étude, on a trouvé qu'une proportion significative des citoyens participant à l'étude se sont estimés fortement dérangés par le bruit des motoneiges. Par ailleurs, la variabilité intersujets est importante, même lorsque ceux-ci ont les mêmes caractéristiques d'exposition au bruit.

Dans cette étude, comme le confirme la documentation scientifique, plusieurs facteurs modulent le dérangement ou la perception du dérangement dont la sensibilité au bruit environnemental, la perception que les répondants ont du comportement des motoneigistes et le niveau maximal de bruit mesuré à l'extérieur de la résidence. En ce qui concerne l'interférence avec la communication et le soleil... et le sommeil, la proportion des répondants fortement dérangés est plus faible, ce qui pourrait s'expliquer par la très faible densité de la circulation des motoneiges observée en soirée et durant la nuit dans le cadre de cette étude.

Aussi, dans le cadre de l'étude, on a pu mettre en place des installations temporaires d'atténuation du bruit dans deux sections de sentier pour évaluer leur efficacité et leur acceptabilité. L'atténuation du bruit semble avoir été bien réelle, et ces murs ont généralement été bien acceptés. Ils sont jugés efficaces par une bonne partie des répondants, mais posent des défis au niveau de leur intégration visuelle dans le paysage.

Les quads par contre posent probablement un défi plus grand que les motoneiges en matière de bruit et de poussière. L'étude socioacoustique n'a pas pu mesurer adéquatement ces impacts mais a permis de soulever cette problématique. Il paraît pertinent de compléter l'analyse de l'impact des VHR avec un volet plus élaboré sur les quads.

Au chapitre des nuisances, comme nous venons de l'indiquer, l'impact du bruit des VHR en termes de problèmes de santé physique n'est pas facile à quantifier, bien qu'au plan scientifique le questionnaire utilisé pour mesurer les impacts réponde aux standards internationaux. Cependant, la nuisance que représentent les VHR pour les citoyens qui vivent aux abords de leur zone de circulation peut être ressentie comme une atteinte à leur qualité de vie. En effet, de façon générale, le bruit excessif a de nombreux effets sur la qualité de vie au quotidien, telles la perturbation de la communication et des activités qui nécessitent de l'attention ou de la concentration. La nuisance, dans ce cas, peut se définir comme un sentiment de mécontentement, de contrariété associé à tout contaminant aux conditions qu'il cause ou est soupçonné par l'individu ou un groupe de causer un effet adverse.

Les impacts de la nuisance sur la qualité de vie peuvent être également considérés sur des aspects communautaires. Dans cette perspective, l'introduction d'une activité ou d'une infrastructure qui est profitable pour certains peut entraîner des effets négatifs pour l'ensemble du groupe en diminuant, entre autres, les liens entre les individus, leur capacité d'entraide et leur sentiment d'appartenance. On risque aussi de se voir... développer une inéquité entre les citoyens et la perte de confiance entre les élus, les décideurs et les structures gouvernementales. La transparence de l'information, la participation aux décisions et l'«empowerment»

des communautés face à leur avenir sont des balises essentielles pour nous. Le gouvernement du Québec va dans la bonne direction avec la création et le maintien des tables de concertation régionales qui permettront d'examiner avec tous ceux qui sont concernés des problèmes et des solutions à mettre en place pour la communauté.

En conclusion, et comme actions proposées pour le futur, nous considérons que les mesures suivantes sont particulièrement prometteuses pour réduire les accidents et les nuisances reliés à l'utilisation des VHR. Donc, dans les mesures prometteuses, maintenir à 16 ans l'âge minimal pour conduire un VHR, limiter la puissance des VHR en location, installer des écrans atténuateurs de bruit comme solution complémentaire là où les décisions sur les tracés ne permettent pas de limiter l'exposition, concevoir des aménagements pour réduire la vitesse, interdire la circulation de nuit dans les sentiers près des résidences et maintenir des tables de concertation régionales qui permettront une participation de tous les citoyens concernés à la prise de décision.

Les mesures suivantes vont dans le sens souhaité, mais nous apparaissent soit plus difficiles à implanter, soit moins efficaces ou avec un impact plus éloigné dans le temps: campagne pour sensibiliser les utilisateurs à une conduite prudente et respectueuse, normes de fabrication pour améliorer la sécurité et diminuer le niveau sonore et assurer l'application des règles de vitesse sur les VHR.

Dans une optique de prévention des blessures, quelques mesures proposées dans le document d'orientation nous paraissent susceptibles d'augmenter la fréquence des accidents. Ainsi, assouplir les règles pour utiliser les emprises de route et d'autoroute et accroître la dérogation permettant d'augmenter de 500 mètres à 1 kilomètre les autorisations de circuler sur la voie publique et assouplir les règles pour utiliser les emprises de route nous apparaissent aller dans le sens d'une augmentation des accidents, ainsi qu'une mesure qui permettrait de modifier des VHR afin d'y ajouter un passager.

Pour poursuivre le travail de documentation, nous proposons que soit étudié plus en profondeur l'impact des quads, que les résultats de l'étude socioacoustique soient présentés aux tables de concertation et que soient réalisés avec elles des projets pilotes et que soit développé et diffusé à l'intention des municipalités et des clubs un guide de bonne pratique pour prévenir les accidents et limiter des nuisances et gérer inutilement les tensions locales.

La Présidente (Mme Doyer): Malheureusement, Dr Dionne...

M. Dionne (Marc): C'est fini.

La Présidente (Mme Doyer): ...c'est le temps qui vous était imparti. Alors, avec les échanges, j'imagine que vous allez pouvoir continuer à vous exprimer. Alors, je vais donner la parole... Je vous remercie de votre présentation. Je vais donner la parole à M. le ministre. M. le ministre, à vous.

M. MacMillan: Alors, merci, Mme la Présidente. Merci de nous joindre à notre consultation. Est-ce que votre mémoire, vous allez le déposer? Parce qu'on n'a pas de copie, je pense, ici.

M. Dionne (Marc): Nous allons le déposer, si vous le permettez, mais on a manqué de temps pour mettre toutes

les références. Donc, dans... d'ici quelques jours, nous serons en mesure de vous transmettre un document un petit peu plus complet que ce que je viens de vous présenter, avec les références.

M. MacMillan: Bravo. Merci. Vous avez mentionné beaucoup de choses qui sont intéressantes, parce que vous avez déjà mentionné, en 2006, j'ai des notes ici dans le cahier, là, que vous avez suggéré en 2006, là, la diminution de vitesse, l'aménagement de zones d'observation en cas de sortie des sentiers, etc. Et vous parlez... les distances séparatistes... Séparatistes, oui: séparatrices... Je ne suis pas rendu là, inquiète-toi pas. Ha! Ha! Ha!

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): C'est nous, la distance séparatiste.

M. MacMillan: Excusez-la.

La Présidente (Mme Doyer): Elle est bonne, elle est bonne.

M. MacMillan: Et les...

M. Bergeron: C'est son inconscient qui parlait...

M. MacMillan: Et vous mentionnez, vous êtes d'accord avec le prolongement, si vous voulez, des tables de concertation pour continuer le travail. Ça, je suis content d'entendre ça parce que c'est important, c'est majeur. Mais vous avez parlé beaucoup d'améliorations, là, de nombre d'accidents. C'est légère, je suis d'accord, mais depuis une dizaine d'années ou même un peu plus, les accidents baissent. Ça m'a frappé quand vous avez dit qu'à 16 ans, depuis qu'on a changé l'âge à 16 ans, qu'il y a une amélioration, mais que les 50 ans et plus... Ça a augmenté, les accidents, dans les 50 ans et plus, dans les statistiques que, vous, vous avez?

● (17 h 40) ●

M. Dionne (Marc): ...pas long, je vais demander à mes collègues. Ils connaissent mieux le dossier que moi, là, d'expliquer qu'est-ce qui pourrait...

M. Légaré (Gilles): Oui, juste...

La Présidente (Mme Doyer): M. Légaré. M. Légaré pour les...

M. MacMillan: Autrement dit, si vous me permettez, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, oui, oui.

M. MacMillan: ...comment on peut améliorer ces gens, là, si vous voulez, la classe de 50 ans et plus, là, puis c'est pas mal jeune, je trouve, moi, 50 ans et plus, là, mais comment on peut améliorer ça, nous, dans le futur pour qu'il y ait moins d'accidents? comme le cas des plus jeunes.

M. Légaré (Gilles): Bon, juste pour rappeler un peu les chiffres, c'est... en moyenne, par année, c'est 58 décès qu'on retrouve en motoneige et en VTT. Ça baisse

doucement, tranquillement, depuis le début des années 1990. C'est une petite diminution mais une diminution, il faut le mentionner.

Ce que l'on aimerait voir, et, là où on n'a pas de diminution observée encore, c'est du côté des moins de 16 ans, particulièrement du côté des VTT. Il y a encore beaucoup d'hospitalisations qui ont lieu chez des jeunes de moins de 16 ans depuis 2006, qui, au Québec n'ont plus le droit de conduire un VTT. Mais les données que l'on a d'hospitalisation ne nous permettent pas toujours de savoir si la victime était conducteur ou passager, par ailleurs. Ça, il faut le mentionner.

Pour ce qui est des 50 ans et plus, c'est une tendance relativement récente que l'on observe, que l'on associe probablement à une plus grande pratique de la motoneige et du VTT par ce groupe d'âge. Plus de gens peut-être ont plus de temps pour en faire, en font plus souvent, et le risque augmente. Mais, ce qu'on observe aussi, c'est qu'effectivement plus de gens se blessent dans ces groupes d'âge là.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci. M. le ministre...

M. MacMillan: Alors, comment on peut... on ferait quoi pour arrêter ça, là? Avez-vous des idées? Nous, on a... il y a eu des lois, on fait beaucoup de sensibilisation, on investit beaucoup dans les sentiers par la signalisation, dans la formation des patrouilleurs. Il y en a pour 14 millions par année, là, si ma mémoire m'est fidèle, là, qui est investi en tout dans... avec les fédérations. On veut rajouter... on rajoute avec les plaques 5 \$, mais il y a 4 \$ qui va aller dans les infrastructures... Tu sais, je veux dire, on cherche les solutions pour... la sécurité au ministère du Transport, excusez l'anglicisme, «but that's number one» hein? C'est numéro un, on veut vraiment mettre des amphores... des efforts là-dedans pour vraiment qu'il n'y en ait pas, d'accidents. On rêve en couleur, mais, je veux dire, de baisser ça encore. Et vous avez remarqué dernièrement, depuis un mois, nous avons décidé de mettre encore, on investit de l'argent... si vous avez regardé le Super Bowl à RDS dimanche... moi, je ne l'ai pas vu mais il y a des gens qui l'ont vu, ils annonçaient la sécurité des motoneiges à un prix... on a payé moins qu'aux États-Unis...

Mais j'aimerais vous entendre quand même. Tu sais, on cherche des solutions encore, là, tu sais.

La Présidente (Mme Doyer): M. Légaré.

M. Légaré (Gilles): Bon, pour ce qui est du Super Bowl, je l'ai manqué dimanche soir, je travaillais un mémoire qu'on préparait, hein, c'est...

M. MacMillan: Maudit! Vous avez manqué une maudite bonne game!

M. Légaré (Gilles): Je suis moins amateur de football, il faut le dire aussi.

Mais, on est d'accord sur une chose: du côté de l'institut, on veut diminuer également le nombre de blessures, là, qu'ils subissent et, de ces blessures-là qui surviennent dans des activités de loisir, parce que la très grande majorité des blessures qui surviennent en motoneige et en VTT, ce n'est pas lors du travail, c'est lors d'activités de loisirs. Et on conçoit mal qu'on se blesse et qu'on se tue dans des activités de loisirs. On est d'accord, il faut diminuer ça.

Les principaux facteurs de risque, là-dessus, on les connaît. D'une part, la vitesse, ça, on le sait. Alors... et souvent, la vitesse, ce n'est pas toujours facile à mesurer au moment de l'accident ou au moment de l'impact. Alors... et la vitesse, elle est tributaire aussi de la puissance des véhicules qui sont mis sur le marché. On peut acheter une motoneige qui va filer au-dessus de 200 km à l'heure. Il y a des concessionnaires, moi, qui m'ont dit qu'ils ont fait du VTT, à deux assis là-dessus, à 140 km à l'heure. Ils disaient que c'était instable, là, sur une route à 140 km à l'heure. On peut comprendre.

M. MacMillan: En VTT?

M. Légaré (Gilles): En VTT, oui. Oui, oui.

M. MacMillan: Ah oui?

M. Légaré (Gilles): Oui, il y a une motorisation presque équivalente à celle d'un véhicule. Vitesse.

Ensuite, l'alcool. L'alcool est encore un facteur trop souvent présent lors des accidents avec blessures. Alors, on le mentionnait, lorsque l'alcoolémie est mesurée au décès, on peut retrouver jusqu'à la moitié des victimes qui dépassaient la moyenne... la norme légale de 80 mg. En fait, la moyenne au décès des victimes dont on a une mesure de l'alcoolémie est de 145 mg. Alors, c'est élevé. Alors ça, il faut réduire. Une bonne façon pour réduire cette consommation d'alcool... Bien sûr, les campagnes de sensibilisation, c'est bien, mais ce n'est pas suffisant. Ce qui est le plus efficace, c'est aussi de diminuer l'accès aux débits de boissons. Alors, si les sentiers passent par tous les endroits où il se vend de l'alcool, malheureusement, alors c'est comme mettre un enfant dans un... Bon, hein, si on offre des bonbons, les gens en prennent.

M. MacMillan: Comme ancien...

M. Légaré (Gilles): Alors ça, il faut diminuer ça. Il y a même certains relais, hein, opérés par des clubs qui se financent en vendant de l'alcool, ce qui est une pratique qui va à l'inverse de la diminution des blessures.

La Présidente (Mme Doyer): Oh là!

M. MacMillan: Merci à monsieur... Guy, tu veux-tu y aller? Excusez, Mme la ministre... Mme la...

M. Légaré (Gilles): Aussi, un troisième point, M. le ministre...

M. MacMillan: ...Mme la Présidente... Pardon?

La Présidente (Mme Doyer): C'est ça, vous êtes rendu président, moi, je suis rendue ministre.

M. MacMillan: Oui. Pardon?

M. Légaré (Gilles): Ce qu'on a observé par ailleurs aussi, les véhicules hors route, comme le nom l'indique, c'est des véhicules qui doivent rouler hors route, et beaucoup trop de décès sont observés sur les routes. Ça, malheureusement, il y en a beaucoup, mais il y en a beaucoup, il y en a beaucoup trop. Alors, ce n'est pas tous... tributaires des sentiers qui vont être fédérés. Alors, je sais que les gens des clubs, ils font

énormément de travaux pour conserver les utilisateurs dans des sentiers qui sont le plus sécuritaires possible. Mais on retrouve des gens qui utilisent ces véhicules-là comme des véhicules routiers, mais ils ne sont pas conçus pour ça. D'ailleurs, les fabricants l'inscrivent bien sur ces véhicules-là: ce n'est pas fait pour rouler sur des chaussées.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Non, je pense qu'il a répondu...

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Chapleau. Chapleau.

M. Carrière: Merci, Mme la Présidente. Merci pour la présentation. J'ai deux petites questions, peut-être juste des éclaircissements, là, puis peut-être que... pour...

Vous avez dit qu'en Ontario il y a deux fois... Au Québec, il y a deux fois plus d'accidents qu'il n'y en a en Ontario. Ma question: Est-ce qu'il y a une réglementation plus sévère en Ontario? Qu'est-ce qui explique ce phénomène? Puis l'autre question: Vous avez parlé, dans les mesures qui devraient être mises de l'avant, vous avez parlé des aménagements — j'imagine, c'est sur le terrain — qui feraient en sorte de baisser la vitesse. Est-ce qu'on n'a pas peur — puis je vais utiliser le terme, là — mais des «speed bumps» ou en tout cas des aménagements comme ça? En tout cas, je l'ai perçu comme ça.

Une voix: Des dos d'âne.

M. Carrière: Des dos d'âne. Merci, M. le député. Est-ce qu'on n'a pas peur, dans le cas des VHR, que ça fasse une piste de... des défis pour les conducteurs?

La Présidente (Mme Doyer): O.K. M. Dionne.

M. Dionne (Marc): Sur les aménagements, puis je passerai la parole sur la comparaison avec l'Ontario. Tu sais, on n'a pas précisé quel genre d'aménagements, et effectivement il faut éviter des aménagements qui causeraient un risque d'instabilité, des aménagements aussi qui pourraient... tout en diminuant la vitesse, augmenteraient le niveau sonore. Donc, si on fait en sorte qu'on accélère ou qu'on décélère, on risque de créer un autre problème. Donc, on serait plutôt en termes de peut-être rétrécir les sentiers près des résidences. Mais on n'est pas des spécialistes des aménagements.

Donc, c'est une des propositions qu'on avait d'ailleurs que, dans la poursuite de l'étude socioacoustique, on puisse tester, avec les tables de concertation, certaines mesures. Donc, on propose que des projets pilotes soient développés avec les tables de concertation pour tester soit des aménagements de ce type-là, soit des aménagements de réduction de bruit.

M. Légaré (Gilles): Pour la deuxième partie de votre question que vous posiez: Comparativement à l'Ontario, pourquoi qu'on a deux fois plus... un taux de décès en motoneige deux fois plus élevé que l'Ontario, hospitalisation aussi, en passant? Alors, on s'est posé la question, nous-mêmes, là: Comment ça, là? Qu'est-ce qui se passe au Québec, là?, et on l'a calculé par 100 000 motoneiges immatriculées. Donc, c'est un dénominateur commun, si on peut dire.

D'une part, ce que l'on semble... D'abord — c'est des hypothèses, on n'a pas de certitude là-dessus — il y aurait, semble-t-il, un contrôle là-bas, un contrôle policier, là, plus sévère du côté de l'Ontario. Passagers: semble-t-il que c'est moins fréquent de voir des gens se promener avec des passagers sur les motoneiges, qui ne sont pas conçues à cet effet-là. D'autre part aussi, la configuration des sentiers en Ontario n'est pas la même qu'ici. Alors, là-bas, ça se déplace souvent sur des lacs; alors, souvent, ils vont se promener sur des lacs, et aussi la saison sur laquelle ils vont en faire, elle est moins longue, donc une exposition moins grande. Mais ça ne peut pas expliquer cet écart qui est du double. En fait, le chiffre précis, c'est 2,3 fois plus.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le ministre, juste... puis je reviendrai après. M. le ministre.

● (17 h 50) ●

M. MacMillan: Oui. Vous avez analysé les mesures pour atténuer le bruit des motoneiges. Est-ce que vous avez regardé ça chez vous? Est-ce qu'il y a eu de la recherche qui a été faite chez vous? Et là, ce qui m'emmène à une autre question en même temps: Est-ce que vous seriez prêts, avec les industriels ou les fabricants de ces machines-là, d'avoir une recherche peut-être dans un avenir rapproché sur le gaz à effet de serre, le bruit des machines, etc.?

M. Dionne (Marc): Comme on vous l'indiquait, on pense qu'il y a de la recherche supplémentaire à faire. On n'est pas des spécialistes évidemment de l'aménagement ou des technologies qui permettent de réduire le bruit. C'est effectivement dans le cadre de l'étude que les gens de l'Université de Montréal ont faite. Ils ont mesuré, dans le cadre de la firme Soft Db, certaines mesures; on l'a fait surtout pour les motoneiges, donc. Mais il faudra regarder avec les gens de l'industrie et de cette firme d'évaluation qu'est-ce que ça a donné exactement comme moyens d'atténuation. Mais ça semble prometteur tout en ayant des difficultés d'installation et de pérennité là aussi.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, Dr Dionne. Je vais donner la parole au député de Verchères. M. le député.

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Alors, à l'instar du ministre, j'étais plutôt, lorsque je vous écoutais au départ, j'étais plutôt rassuré par les chiffres que vous nous donniez, à l'effet qu'il y avait une situation sensiblement moins pire depuis les années 1990, si on exclut, bien sûr, l'augmentation dans la population des 50 ans et plus. Ceci dit, cette... ce sentiment d'être réassuré est un peu tempéré par les statistiques que vous nous avez données par rapport à l'Ontario, au niveau des décès, par exemple, et je dois dire que mon sentiment d'être réassuré déclinait au fur et à mesure que votre présentation progressait.

D'abord, j'ai un certain nombre de questions à vous poser, peut-être pour élaborer ou aller un peu plus loin par rapport à des éléments que vous avez avancés, et ensuite, peut-être des questions sur les recommandations. Je déplore, mais je comprends très bien le contexte, je déplore également de ne pas avoir les recommandations sous les yeux, ça aurait été un peu plus facile au niveau des échanges, mais je comprends très bien que, par souci de professionnalisme, vous n'avez pas voulu nous soumettre le document avant d'avoir été... avant d'avoir complété l'ensemble des références.

Alors, je vais attendre avec impatience, comme le ministre et mes collègues, que vous nous acheminez ledit document.

On a vu un impact positif, d'après ce que j'ai bien compris, là, si je suis dans l'erreur, corrigez-moi, on a vu un impact positif lorsqu'il y avait érection d'un mur de... pare-son, appelons-le comme ça, mais vous vous interrogez sur la façon d'intégrer dans le paysage un tel mur. Je ne suis pas un spécialiste du bruit, là, puis de comment on fait pour essayer de parer le bruit, mais est-ce qu'on peut imaginer qu'en installant une bande d'arbres, ça va avoir un impact positif également, à la même... peut-être pas au même niveau, mais est-ce que ça peut avoir un impact positif semblable à celui de l'érection d'un mur pare-bruit ou est-ce que ça n'a pas vraiment d'impact, et c'est sûr que ça se marie mieux dans le paysage, là...

La Présidente (Mme Doyer): Dr Dionne.

M. Dionne (Marc): Il y aura plusieurs facteurs à prendre en considération. La distance à laquelle les motoneiges passent, la période de la journée à laquelle, aussi, les véhicules passent, la vitesse. Les arbres, ce qu'on a vu, ça n'a pas été analysé de ce qu'on a pu constater dans l'étude socio-acoustique de Soft Db et de M. Leroux. Par contre, les Finlandais ont regardé certaines de ces mesures-là, donc on peut retrouver actuellement, dans la littérature scientifique, là, on commence à voir l'évaluation objective de ces mesures-là, mais il n'y aura pas une panacée, là, il n'y aura pas une seule solution qui pourra être implantée partout et assurer une diminution significative du bruit.

C'est pour ça qu'on pense que chaque situation devra être regardée. On pense que les tables de concertation seront probablement un bon instrument pour regarder les situations concrètes dans ce milieu-là, telle résidence, l'autre résidence exposée au bruit, qu'est-ce qu'on doit installer, mais réellement avoir des approches de mitigation du bruit qui sont en relation, qui sont adaptées à la situation, puis travailler non seulement sur les solutions techniques, mais travailler aussi avec les citoyens. Puis ça, on a manqué un petit peu de temps pour développer cet aspect-là...

Une voix: Allez-y.

M. Dionne (Marc): ...mais certainement à travailler pour donner aux citoyens la possibilité de participer à la planification des tracés et de permettre aussi, si vous maintenez le moratoire par rapport aux recours juridiques, de permettre aux citoyens d'avoir des mécanismes pour se faire entendre, pour qu'on examine réellement le dérangement ou les nuisances causées par le bruit.

Mais on pense effectivement que, si on pouvait aussi fournir des guides ou des façons de faire, ça pourrait aider les municipalités, ça pourrait aider les clubs de motoneige ou de quad et, là aussi, on vous recommande, puis c'était dans le rapport, les deux études, là, qui vous ont été déposées, d'aller peut-être un peu plus loin dans l'évaluation de ces mesures d'atténuation de bruit ou de distance à respecter, de vitesse aussi, à respecter. Donc, pas de solutions magiques. Des solutions adaptées à des situations: une participation des citoyens en cause à la recherche des solutions.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Bien, je crois... je crois déceler dans le...

La Présidente (Mme Doyer): Dans le regard?

M. Dionne (Marc): Un intérêt...

M. Bergeron: ...dans la physionomie du voisin de gauche, qu'il y a une intervention qui approche.

La Présidente (Mme Doyer): Ah bien, M. Martin.

M. Martin (Richard): Oui. Bien, à partir d'une revue, là, de littérature, ce qu'on... ce qui a été établi chez les spécialistes, par exemple, c'est qu'un écran antibruit, en termes d'efficacité, on peut aller chercher entre sept et 12 décibels, en moyenne, là, les écrans qui sont très efficaces. Puis là il y a des considérations techniques à l'installation de ces écrans-là: il faut qu'ils soient suffisamment près de la source, ou encore du point, là, récepteur, pour pouvoir le protéger.

C'est une question d'ombre. C'est-à-dire que si vous montez un mur, c'est la zone d'ombre qui est protégée. Tout ce qui est en haut... L'exemple qu'on donne souvent, c'est, quand vous rentrez à Montréal par la 20, à Sainte-Julie, puis vous voyez un écran en buttes puis de terre, là, avant d'arriver au tunnel Hippolyte, là, tous ceux qui sont en haut du mur, eux autres, ils le voient, le bruit de l'autoroute, mais pas ceux qui sont en bas.

L'efficacité par rapport aux arbres, ça prend à peu près 30 mètres de végétation, d'épaisseur, de profondeur pour obtenir de un à trois décibels. C'est ce que la littérature dit. Ça fait que, là, je sais qu'il y a de nouvelles techniques qui sont en essai au niveau du ministère des Transports, là, au niveau du saule, avec, en tout cas, il y a d'autres mesures, mais, il y a moyen, peut-être, là, d'obtenir des gains. Le problème, en hiver, c'est que le saule, il perd ses feuilles. Donc là, je ne connais pas si ce serait applicable, là, dans la situation. Mais, il y a aussi tous ces éléments-là.

Par contre, en été, pour le VHR, ça pourrait être une mesure complémentaire. Mais, à la fois, là, les écrans, il faut jouer sur plusieurs mesures pour être efficaces. C'est sûr qu'on souhaiterait que les fabricants diminuent à la source. Moi, quand je vois certaines marques de motocyclettes qui passent puis qui sont peu bruyantes, je me dis: Comment ça se fait que les autres n'arrivent pas à les imiter? Il me semble qu'au niveau de la motoneige nos ingénieurs québécois sont capables de relever ce défi-là. Et ça, ça va être une première garantie de la pérennité, là, de ce sport-là comme tel.

Mais, il y a d'autres éléments. Donc, réduire la vitesse, l'aménagement, là, des sentiers, discussions avec les citoyens: je pense que c'est toutes des mesures qui permettent de mieux gérer l'ensemble des nuisances, puis avoir une meilleure qualité de vie, puis une meilleure santé.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Martin. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente, tout à l'heure, on faisait référence, comme explication possible des accidents ou de sources d'accidents: l'inexpérience des conducteurs. Sans aller jusqu'à recommander... parce que je sais qu'il y a

une formation, notamment au niveau des quads. Donc, il y a une formation de base, là, qui est donnée aux gens qui pratiquent sur une base relativement régulière ces activités, mais, lorsque j'arrive, moi, puis que j'achète un forfait puis que je m'en vais dans une pourvoirie ou Dieu sait quoi, on va m'expliquer: Ça c'est le frein, ça c'est l'accélérateur, puis envoie mon homme, lance-toi sur la piste, là.

Est-ce qu'il y aurait une recommandation de votre part à l'effet d'imposer une formation minimale d'un certain nombre de minutes, là, parce que j'imagine que le touriste, ça ne lui tente pas de s'installer tout l'avant-midi avant de s'élancer sur les pistes, là, mais, est-ce que c'est le genre de chose qu'il faut envisager, qu'il faut examiner, qu'il faut explorer ou ça ne risque pas de changer grand-chose?

La Présidente (Mme Doyer): Je m'excuse...

M. Dionne (Marc): Oui, je vais commencer, je vais demander à M. Légaré...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, oui, c'est parce que je dois... je dois exercer mon rôle de présidente qui est de demander aux membres de cette commission s'ils acceptent de prolonger pour quelques minutes au-delà de l'heure prévue?

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, à vous la parole.

● (18 heures) ●

M. Dionne (Marc): Le texte de notre exposé parlait d'une limitation de la puissance des véhicules de location. Donc, c'est ce qu'on retrouve actuellement dans l'exposé qu'on vous a fait. Pour ce qui est de la formation, on n'en a pas parlé, mais je vais laisser mon collègue, M. Légaré, là, commenter sur cet élément qui pourrait être introduit, de formation minimale obligatoire pour les nouveaux utilisateurs.

M. Légaré (Gilles): Pour ce qui est des accidents chez les nouveaux utilisateurs, souvent, ce qu'on va remarquer, ce n'est pas tant la formation que le manque d'expérience qui va provoquer des accidents. Alors, comme tout débutant qui commence quelque chose, les nouveaux conducteurs de voiture sont... font... vont souvent faire plus d'accidents. Maintenant, voir quelle est l'efficacité de cours de formation à des nouveaux conducteurs, alors c'est une recommandation qu'on voit souvent dans la littérature scientifique, mais je n'ai pas vu un article où on mesurait. Ce n'est pas fait. Ça devrait être fait, où on regardait quelle est l'efficacité de cette mesure-là en termes de réduction des blessures.

Par contre, ce que vous parliez, vous, c'est comme une personne qui se rend dans une pourvoirie. Par exemple, vous êtes un touriste. Vous voulez faire un tour, une balade en VTT et puis vous voulez louer un VTT. Une des bonnes mesures, c'est bien sûr de ne pas offrir un véhicule qui est surpuissant, qui est trop puissant pour les capacités que vous pouvez avoir. Si vous allez moins vite, vous allez peut-être tomber, vous allez vous faire moins mal à ce moment-là. Alors, c'est carrément sur la vitesse.

Mais cette mesure-là de la formation, qui est maintenant obligatoire pour les jeunes de 16 et de 17 ans pour la conduite du VTT, si je ne me trompe, ça n'a pas été évalué encore. Et ça devra être évalué, effectivement.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron: Très rapidement parce que le temps file. Dans les dernières recommandations que vous avez faites, il y en a deux qui m'ont un peu surpris. Vous recommandiez, si j'ai bien compris — encore une fois, si je suis dans l'erreur, vous me corrigez — vous recommandiez de ne pas permettre... vous recommandiez que le ministère des Transports ne permette pas l'usage des emprises de route pour des sentiers de... de VHR. Or, on a eu une recommandation un peu plus tôt qui allait justement dans ce sens-là.

Alors, j'aimerais peut-être que vous élaboriez là-dessus. Et une autre recommandation qui m'a fait un petit peu tiquer: ne pas permettre la transformation des véhicules pour permettre... de telle sorte de pouvoir avoir un passager. Or, on a... on a eu un projet pilote. Il y a eu des études du côté du ministère des Transports, qui ont donné lieu à une loi qui permet dorénavant l'installation de sièges d'appoint pour transporter des passagers. Alors, vous allez carrément à l'encontre, si je puis dire, de ce mouvement qu'on a amorcé. Alors, si vous vouliez élaborer parce que...

La Présidente (Mme Doyer): Dr Dionne.

M. Bergeron: ...si nous nous sommes gourés, c'est important de le savoir.

M. Dionne (Marc): Ce qu'on a dit, ce que j'ai de notre texte, c'est que certaines des mesures nous paraissaient aller dans le sens de favoriser l'augmentation des accidents. Dans le cas des emprises de route, on n'a pas écrit de les interdire, on a dit de faire attention à ne pas les assouplir. Donc, on reconnaît que, dans certaines circonstances, ça pourrait être nécessaire. Donc, la position qu'on prenait, c'était justement d'être prudents dans cette mesure-là.

Pour ce qui est de la modification des VHR, c'est le constat qu'on fait, c'est qu'il y a quand même beaucoup d'accidents avec... dans les véhicules avec passagers. Mais là, encore là, je vais laisser mes collègues qui ont étudié davantage ces données. Mais, juste pour être précis, dans ce qu'étaient nos recommandations, ce n'était pas une interdiction, c'était de faire attention de ne pas trop assouplir.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Mme St-Laurent.

Mme St-Laurent (Danielle): Alors, concernant la question des emprises routières, enfin, on a une inquiétude parce que 17,5 % des décès qui sont survenus sur un sentier fédéré se sont produits sur une section de chemin public ou une traverse de chemin. Et on croit qu'en... que les emprises routières risquent de favoriser... que les utilisateurs de VHR traversent, eux, de façon plus fréquente des chemins publics. Et on croit que ça risque d'augmenter les accidents et des traumatismes. Je ne sais pas si...

La Présidente (Mme Doyer): Dr Dionne, puis ensuite... Là, j'ai deux demandes d'intervention.

Des voix: ...

Une voix: Je vais laisser mon... notre spécialiste.

La Présidente (Mme Doyer): M. Légaré, puis je reviendrai à vous.

Mme St-Laurent (Danielle): ...

Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Mesdames messieurs, merci de votre collaboration.

La Présidente (Mme Doyer): M. Légaré.

(Fin de la séance à 18 h 7)

Mme St-Laurent (Danielle): En fait, je vais compléter. En fait, la circulation sur des voies publiques, dans toutes les études scientifiques, c'est identifié comme un facteur de risque très important. Et on a peur que justement le fait qu'on autorise la circulation sur ces emprises, c'est qu'on favorise l'accès à la voie publique, même si c'est interdit. Les gens risquent d'y accéder plus facilement.

Puis concernant la question, la deuxième question, je vais passer la parole à...

La Présidente (Mme Doyer): M. Légaré.

Mme St-Laurent (Danielle): ...M. Légaré.

M. Légaré (Gilles): En ce qui concerne le transport de passagers, alors il y a eu une modification à la réglementation qui permet, depuis juin dernier, si je ne me trompe pas, de permettre l'ajout d'un passager sur les VTT qui ne sont pas conçus pour transporter un passager. On s'entend bien, là. Si c'est conçu par le fabricant pour transporter un passager, il n'y a pas de problème.

Toutes les études que l'on a vues et les principales études américaines qui ont été faites dans ce domaine-là déconseillent formellement l'ajout d'un passager sur un véhicule qui n'est pas conçu pour cela. Les fabricants déconseillent tous, et ils apposent des collants sur leurs véhicules déconseillant de transporter un passager lorsque le véhicule n'est pas conçu pour ça.

Et ensuite deux études dans des bureaux de génie concluaient, faites au Québec à la demande du ministère des Transports, qu'il y avait effectivement un risque à transporter un passager quand le véhicule n'est pas conçu pour ça. C'est une troisième étude qui le permettrait, avec énormément de bémols, pente à 17 %, formation, etc., qui amène une confusion et une frustration chez certains usagers; on le voit sur les sites Internet. D'ailleurs, si je ne me trompe pas, on est le seul endroit en Amérique du Nord où on permet, on autorise un passager sur un véhicule, on autorise légalement un passager sur un véhicule qui n'est pas conçu à cette fin.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je...

M. Légaré (Gilles): Alors, qui va à l'encontre de quoi, là...

La Présidente (Mme Doyer): Le temps est...

M. Légaré (Gilles): ...c'est une bonne question.

La Présidente (Mme Doyer): Le temps est terminé. Alors, malheureusement... C'est intéressant, je vous remercie beaucoup de votre contribution, M. Dionne, Mme St-Laurent, M. Légaré et M. Martin, merci.

Et, compte tenu de l'heure, qu'il est maintenant 18 heures et plus d'ailleurs, la commission ajourne ses travaux au mercredi 10 février 2010, à 11 heures, afin d'entreprendre la consultation générale et les auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 71, Loi modifiant de nouveau le