



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le mardi 9 novembre 2010 — Vol. 41 N° 84**

Consultations particulières sur le projet de loi n° 121 — Loi  
visant à améliorer la cohabitation entre les riverains de  
sentiers et les utilisateurs de véhicules hors route  
ainsi que la sécurité de ces utilisateurs

**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](http://www.assnat.qc.ca)

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

## Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 9 novembre 2010 — Vol. 41 N° 84

### Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Norman MacMillan	1
M. Nicolas Girard	1
M. Janvier Grondin	2
Auditions	2
Association des motoneigistes du Québec inc. (ADMDQ)	2
ATR associées du Québec inc. (ATRAQ)	13
Barreau du Québec	22

### Autres intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente

M. Guy Ouellette

M. Marc Carrière

M. Claude Cousineau

M. Etienne-Alexis Boucher

- \* M. Patrick Boucher, ADMDQ
- \* Mme Nancy Fredette, idem
- \* M. Jocelyn Carrier, ATRAQ
- \* M. Gérard Boivin, idem
- \* M. Louis Masson, Barreau du Québec
- \* M. Michel Yergeau, idem
- \* M. Marc Sauvé, idem
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 9 novembre 2010 — Vol. 41 N° 84

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 121 — Loi visant à améliorer la cohabitation entre les riverains de sentiers et les utilisateurs de véhicules hors route ainsi que la sécurité de ces utilisateurs (1)**

*(Dix-huit heures trente minutes)*

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, bonsoir, 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 ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de procéder à des consultations particulières et auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 121, Loi visant à améliorer la cohabitation entre les riverains de sentiers et les utilisateurs de véhicules hors route ainsi que la sécurité de ces utilisateurs.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

**La Secrétaire:** Oui, Mme la Présidente. M. Cousineau (Bertrand) remplace Mme Ouellet (Vachon).

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Alors, tout de suite, j'aurais besoin de votre consentement afin de poursuivre les travaux de la commission jusqu'à 21 h 45. Je l'ai, bien sûr? Bon.

**M. MacMillan:** Ça pourrait finir avant si vous voulez, pas de problème.

**La Présidente (Mme Doyer):** Ah! c'est un ordre de la Chambre. Alors, on va entendre trois groupes, une heure chacun.

**Remarques préliminaires**

Nous débuterons donc sans plus tarder avec les remarques préliminaires. M. le ministre, vous disposez de 7 min 30 s pour vos remarques d'ouverture.

**M. Norman MacMillan**

**M. MacMillan:** Merci, Mme la Présidente. Il me fait plaisir ce soir de profiter de l'occasion pour souhaiter la bonne chance au critique des véhicules hors route, si vous voulez. M. le député de Gouin, bienvenue dans notre commission parlementaire des transports et de l'environnement. Si vous voulez, je vais juste vous mentionner qu'on avait, et je suis sûr que ça va continuer... Le projet de loi qui a été déposé à l'Assemblée nationale la semaine passée est un projet de loi qui n'a pas été conçu par le ministère des Transports du Québec. Il a été conçu par les tables de concertation du Québec, les 17 tables, qui ont mis leur opinion sur la table pour trouver des mesures novatrices, si vous voulez, qui visent un nouvel équilibre dans les véhicules hors route au Québec.

Alors, je veux vous dire que je pense que ça va moderniser les véhicules hors route au Québec, ça va faire une chose, et il ne faut jamais oublier qu'il y a une retombée économique de 2 milliard par année, 14 000 emplois, et toutes

les régions en dépendent. Alors, c'est un peu sur nos épaules. Il y a beaucoup de négociations qui se font ailleurs, dans d'autres ministères. On va les laisser de côté, mais je peux vous dire que, oui, cet hiver, il va y avoir de la motoneige au Québec, on ne sera pas obligés d'aller aux États-Unis ni au Nouveau-Brunswick ou ailleurs. On va être capables, au Québec, à beaucoup des endroits qu'on peut mentionner, pas ici, là, mais ailleurs, mais je pense qu'il est important de signaler aux gens que, oui, il va y avoir de la motoneige au Québec cet hiver, grâce à beaucoup de gens qui ont décidé de se mettre ensemble pour pouvoir profiter de ce loisir-là que beaucoup de Québécois et Québécoises veulent avoir pour leur hiver. Et je pense, pour terminer, que notre projet de loi va améliorer la cohabitation entre les riverains et les utilisateurs, mais surtout la sécurité des gens au Québec qui font ce loisir-là. Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le ministre. Je vais donner la parole au porte-parole de l'opposition officielle pour ses remarques préliminaires d'une durée de six minutes. Et j'en profite, moi aussi, pour vous saluer, vous souhaiter bonne chance dans votre nouvelle fonction. Alors, à vous la parole, M. le député de Gouin.

**M. Nicolas Girard**

**M. Girard:** Merci, Mme la Présidente. À mon tour de saluer le ministre, et tous les collègues des deux différentes formations politiques qui participent à cette commission parlementaire, et les nombreux intervenants qui viendront présenter des mémoires dans le cadre de nos consultations.

Aujourd'hui, Mme la Présidente, on est réunis en commission parlementaire pour débattre du projet de loi n° 121 qui vise à améliorer la cohabitation entre les riverains des sentiers puis les utilisateurs des véhicules hors route, ainsi que la sécurité des utilisateurs. Le ministre le rappelait, c'est une industrie qui est fort importante au Québec. On parle de plus de 33 000 km de pistes, des retombées directes de plus de 750 millions, des retombées indirectes de 1,5 milliard. Donc, c'est une industrie qui est extrêmement importante pour le Québec, et on en est conscients.

Je pense, Mme la Présidente, que c'est important de faire un bref rappel historique des raisons pour lesquelles on est ici aujourd'hui, à l'occasion des consultations particulières sur le projet de loi n° 121.

En 2004, des citoyens qui habitent le long du parc linéaire du P'tit-Train-du-Nord ont remporté une importante victoire en Cour supérieure. La cour ordonnait à la MRC des Laurentides d'interdire l'accès aux motoneiges sur un tronçon, là, d'une trentaine de kilomètres du parc linéaire. Et, à ce moment-là, le gouvernement du Québec dépose, en décembre 2004, le projet de loi n° 90. Ce projet de loi là avait pour effet de mettre à l'abri le gouvernement, les municipalités, les MRC de tout recours judiciaire qui pourrait être intenté par des riverains de pistes de motoneige situées entre 30 et 100 mètres de leurs résidences.

Mais je rappelle, et je pense que c'est important de le souligner, qu'à l'époque la prédécesseure de l'actuel ministre des Transports nous avait indiqué à plusieurs reprises que le gouvernement se donnait une période de 18 mois, deux saisons de motoneige, soit jusqu'au 1er mai 2006, pour résoudre la question de manière durable. À l'époque, notre formation politique avait appuyé le projet de loi. 18 mois plus tard, l'ex-ministre des Transports déposait un nouveau projet de loi qui maintenait l'immunité contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage, pour une période qui doit se terminer, si ma mémoire est bonne, je pense que c'est en mai 2011. Le projet de loi, à ce moment-là, avait été adopté sous bâillon, et l'opposition officielle avait voté contre le projet de loi.

À l'hiver 2010, il y a eu une commission parlementaire, Commission transports et de l'environnement, qui a tenu des consultations particulières sur cet enjeu-là, et on a eu l'occasion d'échanger, de discuter. Mon prédécesseur, le député de Verchères, a eu l'occasion d'échanger avec de nombreux groupes. Puis je sais que le député de Johnson a également participé à ces travaux. Il y a eu trois recommandations qui ont été formulées au terme de ces travaux-là. Je rappelle quand même, à l'époque, que mon prédécesseur avait indiqué, exprimé, lui, le malaise de notre formation politique à maintenir l'immunité accordée contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage. Donc, c'est un peu, là, un rappel historique des raisons pour lesquelles nous en sommes rendus là aujourd'hui.

Je veux quand même dire d'entrée de jeu que, du côté de l'opposition officielle, on a un profond malaise à maintenir l'immunité pour une aussi longue période. On aura l'occasion d'échanger là-dessus dans le cadre des consultations. Mais rappelons-nous qu'il y a quelques semaines à peine c'était un peu paradoxal que... la ministre responsable de la Charte de la langue française nous disait qu'on ne peut pas, là, suspendre les droits des citoyens, pourtant c'est ce qu'on nous propose de faire aujourd'hui pour une période de six ans à nouveau. Au départ, on parlait de suspension de 18 mois. Là, ce sera pour une période de 13 ans.

Donc, on aura l'occasion d'échanger, de questionner les groupes sur différents éléments du projet de loi. Nous, nous sommes des législateurs. Notre objectif, c'est de trouver un équilibre dans ce projet de loi là. Or, je pense qu'on a beaucoup de travail à faire, et on aura l'occasion d'échanger et de questionner les différents groupes qui seront ici, qui participeront aux consultations particulières, puis on va écouter les commentaires des uns et des autres et poser des questions sur différents éléments. Je vous remercie.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député de Gouin. Il reste 1 min 20 s au groupe parlementaire de l'opposition officielle. Est-ce que j'ai d'autres interventions? Ça va aller. M. le député de... de... Aïe! là...

**Des voix:** De Beauce-Nord.

**La Présidente (Mme Doyer):** Ah! merci. Plein de monde sont venus à mon secours. Vous voyez comment est-ce que...

**Une voix:** ...

● (18 h 40) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Ha, ha, ha! M. le député de Beauce-Nord, je vous donne la parole à titre de

député du deuxième groupe d'opposition pour vos remarques préliminaires, pour une durée maximale de 1 min 30 s.

### M. Janvier Grondin

**M. Grondin:** Merci, Mme la Présidente. Alors, écoutez, le projet de loi, pour moi, est très important, parce que c'est dans... je suis dans un comté où la motoneige et les VTT quand même sont très populaires. Alors, juste en partant, améliorer la cohabitation, je trouve que c'est... j'espère qu'on va viser ce but-là. Et j'aimerais ça qu'on trouve un moyen de ne pas être obligés de revenir à chaque année pour faire un autre projet de loi. J'aimerais ça qu'on fasse ça à long terme, trouver des solutions à long terme.

C'est une industrie, pour nous en tout cas, dans nos... Dans mon secteur à moi, c'est qu'il y a plusieurs commerces qui en dépendent pendant l'hiver, il y a plusieurs personnes qui dépendent de cette industrie-là pour survivre, et je trouve que c'est important. Et on voit aujourd'hui... on parle souvent des retombées, mais, dans cette industrie-là, là, il y a tellement de monde bénévoles qui travaillent, ils ont ça tatoué sur le coeur et, écoutez, ils nous reviennent avec ça à tous les jours. J'espère que, dans notre étude, on va trouver un terrain d'entente pour essayer de clore le dossier. Mais je suis d'accord qu'il faut respecter aussi les citoyens où qu'ils sont dérangés par le bruit. Il faut trouver une solution pour qu'il y ait un respect de tout ce beau monde là. Alors, merci, Mme la Présidente.

### Auditions

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député de Beauce-Nord. Alors, comme vous êtes déjà installés, je vais vous souhaiter la bienvenue. C'est M. Boucher et Mme Fredette. Je vous rappelle les règles pour une consultation. Vous allez avoir 15 minutes pour votre exposé, et ensuite on va avoir 45 minutes d'échanges avec les parlementaires. Alors, à vous la parole. Peut-être présenter votre organisme, l'Association des motoneigistes du Québec. Bienvenue en commission, madame, monsieur.

### Association des motoneigistes du Québec inc. (ADMDQ)

**M. Boucher (Patrick):** Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, Mmes et MM. membres de la commission, nous vous remercions d'avoir invité l'Association des motoneigistes du Québec à présenter ses commentaires à ces consultations particulières concernant le projet de loi n° 121. Je suis Patrick Boucher, président, et je suis accompagné de Mme Nancy Fredette, directrice générale de l'organisme.

À la demande des motoneigistes et parce qu'un tollé général se fait entendre de partout au Québec, suite à l'annonce de la possibilité d'une loi interdisant la circulation de nuit des motoneiges entre minuit et 6 heures, l'Association des motoneigistes du Québec, au nom des motoneigistes québécois, a mis en circulation une pétition demandant à ce que le gouvernement du Québec ne légifère pas en ce sens. En moins d'un mois, l'Association a reçu plus de 6 000 signatures à ce jour. Des centaines de pages de pétition circulent toujours en province, et ce nombre sera encore plus appréciable lorsque nous la déposerons officiellement à l'Assemblée nationale. De plus, nous portons à votre attention qu'une autre pétition portant sur la même demande est

présentement en ligne sur le site de l'Assemblée nationale, et elle a amassé 2 800 signatures, ce qui représente plus de 9 000 signatures en quelques semaines seulement.

L'Association des motoneigistes du Québec demande que le projet de loi n° 121 soit modifié à l'égard du règlement concernant les heures de circulation. Actuellement, l'article 47.2 du projet de loi, tel qu'il est libellé, permettrait à n'importe quelle MRC de modifier par l'adoption d'un règlement les heures de circulation pendant lesquelles la circulation des véhicules hors route est permise.

Nous croyons que cette loi devrait en premier lieu être libellée de façon à ce que les MRC ne puissent appliquer des interdictions de circuler la nuit que lorsqu'une problématique particulière est signalée. Le présent projet de loi demande aux municipalités de se soustraire à la loi par l'adoption de règlements, si elles veulent qu'aucune interdiction la nuit ne s'applique.

Dans les faits, cela signifie que, si une municipalité ne se soustrait pas par règlement, l'interdiction de nuit sur l'ensemble de son territoire s'appliquerait de minuit à 6 heures du matin. Par conséquent, nous sommes d'avis que la loi devrait plutôt stipuler que les municipalités n'ont pas l'obligation de se soustraire à la loi pour la circulation, mais plutôt qu'elles puissent d'elles-mêmes appliquer ou non une interdiction de circuler si des problématiques exigent une telle réglementation aux endroits ciblés.

À preuve, lorsqu'on fait une analyse, sur l'ensemble du Canada et des États-Unis, de l'existence d'une réglementation d'interdiction de circuler la nuit, on se rend compte que ces territoires, provinces et États ont décidé que les interdictions de circuler la nuit relèvent des compétences locales et régionales. Par exemple, dans l'État du Vermont, 95 % de l'ensemble des sentiers ne font pas l'objet d'une interdiction de circuler la nuit. L'État du Vermont a plutôt décidé de confier aux autorités locales le pouvoir d'appliquer ou non un couvre-feu, ce qui signifie que ce sont environ huit tronçons de sentiers qui font l'objet d'un couvre-feu spécifique la nuit.

Dans certains autres États américains tels que le Wyoming et le Michigan, nous notons l'existence de quelques rares couvre-feux sectoriels. La ville de Sault Ste. Marie, au Michigan, a même dû modifier son règlement de couvre-feu en le faisant passer de 23 heures à 1 heure du matin à la demande des intervenants locaux, qui avaient constaté une baisse notable de l'achalandage et de l'activité économique dans cette municipalité.

De plus, dans l'ensemble du Canada, aucune province n'a à ce jour appliqué de couvre-feu, exception faite d'une seule municipalité, soit celle de Fort Resolution, dans les Territoires du Nord-Ouest. Que ce soit en Ontario, en Saskatchewan, en Alberta, en Colombie-Britannique, en Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve, Yukon, Nunavut, des lois régissent la circulation des motoneiges, mais aucun article ne porte spécifiquement sur les horaires de circulation. Avec le projet de loi n° 121, le Québec deviendrait le seul endroit en Amérique du Nord à imposer un couvre-feu sur la presque totalité de son territoire. Il serait aberrant de constater que la province de Québec, soit celle qui se targue d'être la pionnière dans le développement des sentiers de motoneige, interdirait la circulation des motoneiges la nuit par une loi visant l'ensemble de la province.

Par conséquent, cette situation partout en Amérique vient confirmer la volonté de l'Association des motoneigistes

que la future loi doit permettre aux MRC de pouvoir décider d'elles-mêmes les interdictions de circuler la nuit qu'aux endroits où elles le jugeront nécessaire selon des problématiques réelles. Par contre, la loi doit prévoir que ces interdits de circuler la nuit ne doivent pas être en deçà de minuit, et ce, pour l'ensemble de la province, aux endroits jugés problématiques seulement.

Nous demandons l'uniformité des aires de circulation des couvre-feux, qui ne s'appliqueraient qu'aux endroits problématiques afin d'éviter de créer une incohérence dans les aires de circulation où les couvre-feux seraient appliqués d'un territoire à l'autre. De cette façon, la compréhension par le public, par les motoneigistes, par les touristes et par les forces de l'ordre en serait grandement facilitée. De plus, nous soulignons que depuis 2004 un interdit de circuler entre 23 heures et 6 heures du matin sur tous les sentiers situés sur des anciennes emprises ferroviaires est présent dans la Loi sur les VHR. Un très petit nombre de motoneigistes, de citoyens et même de responsables des forces de l'ordre sont au courant de l'existence d'une telle disposition dans la Loi sur les VHR. Cela démontre à la fois comment un interdit appliqué à une trop grande échelle ne vient pas satisfaire réellement un besoin de résolution de conflit qui est localisé et non réparti sur l'ensemble du territoire québécois.

Nous tenons également à souligner que, si le projet de loi n° 121 est appliqué tel qu'il est libellé présentement, il serait à toutes fins presque impossible pour les forces de l'ordre de veiller à l'application d'un tel règlement sur 33 000 km de sentiers. La loi devrait également permettre, aux endroits problématiques où il y aurait application d'un couvre-feu, l'immunité de passage en tout temps aux forces policières, aux services d'urgence et aux services d'entretien des sentiers. Nous sommes d'avis que le but d'interdire la circulation aux motoneiges la nuit doit être sectoriel, nécessaire et que son seul but doit être de résoudre des problématiques qui pourraient nuire à des citoyens riverains. Par conséquent, cette loi ne doit pas être un mur-à-mur qui viendrait pénaliser des régions, des utilisateurs et des intervenants touristiques. Une telle loi doit viser à satisfaire la quiétude des riverains, et l'exemple des autres territoires et provinces d'Amérique du Nord nous le démontre clairement. On ne doit pas appliquer des interdits de façon générale et absolue, mais bien se servir de ces interdits dans le but de résoudre et d'améliorer la qualité de vie des riverains.

Voilà pourquoi, en conclusion, l'Association des motoneiges du Québec demande que le libellé soit clair et qu'il confie aux MRC le pouvoir d'appliquer des couvre-feux à heure uniforme qu'aux endroits problématiques. La loi ne doit pas être présentée dans sa forme actuelle et imposer par défaut un couvre-feu de minuit à 6 heures en demandant aux municipalités de s'y soustraire. Nous sommes très inquiets face à cette disposition car elle permettrait à toute MRC de régler les heures en deçà du minuit, qui est proposé à 12.12 dans l'article de loi. Par exemple, selon la proposition actuelle, une MRC pourrait interdire la circulation des motoneiges sur une partie ou la totalité de son territoire à des heures beaucoup plus hâtives que minuit. Cela pourrait être aussi tôt que 21 heures ou toute autre heure décidée par ces mêmes MRC.

Finalement, il ne faut pas oublier qu'entre les années soixante-dix à 2000 les motoneiges ont connu une baisse marquée de leurs émissions sonores grâce à un développement technologique. Par conséquent, il est logique

de penser que dans les années futures ces mêmes améliorations technologiques ne feront que croître au bénéfice des utilisateurs et des citoyens riverains. Il deviendrait alors un non-sens de restreindre la circulation de nuit sur l'ensemble du territoire au moment même où nous assistons à un développement technologique fulgurant. Il existe déjà dans la loi des limitations de vitesse et des interdictions de modifications au système d'échappement afin de favoriser la quiétude des riverains. Il faut impérativement voir à ce que ces mesures soient appliquées sévèrement mais surtout que de vastes campagnes de sensibilisation envers les utilisateurs soient mises en place. L'Association des motoneigistes du Québec croit fermement que l'avenir de la pratique de la motoneige passe par le respect des citoyens riverains et que ce respect doit être à la base de tous les agissements et comportements des motoneigistes de la province.

Maintenant, en ce qui concerne la reconduction de l'immunité jusqu'en 2017, l'Association des motoneigistes du Québec est satisfaite de cette mesure. Dans un premier temps, elle accordera le temps aux tables de concertation sur les véhicules hors route de finaliser le travail déjà amorcé afin de créer un réseau de sentiers interrégional qui verra à garantir la pérennité des sentiers tout en favorisant l'importante quiétude des citoyens riverains.

Nous croyons également que la conciliation, la concertation et la résolution de conflits entre citoyens riverains et utilisateurs est la meilleure solution afin de garantir la quiétude des citoyens qui pourraient être peut-être incommodés par la circulation des motoneiges. Il ne faut pas voir dans la prolongation de l'immunité une volonté de suspendre des droits et libertés, il faut plutôt y voir une volonté des intervenants à se donner le temps requis afin de finaliser le travail déjà amorcé par les tables de concertation VHR. Nous croyons que les citoyens riverains qui peuvent peut-être être incommodés ont pour seul but une résolution durable afin de leur donner une quiétude. Et ces mêmes citoyens ne demandent pas à poursuivre; ce qu'ils demandent, c'est la quiétude. Voilà pourquoi le mécanisme de traitement des plaintes et de médiation viendra les satisfaire dans leur recherche de cette quiétude.

Nous appuyons les recommandations des députés membres de la Commission des transports et de l'environnement du 10 juin 2010 ainsi que le projet de loi n° 121 visant à améliorer la cohabitation entre les riverains de sentiers et les utilisateurs de véhicules hors route ainsi que la sécurité de ces utilisateurs. L'association demande que soit mis en place un réseau de sentiers permanent qui visera à assurer la pérennité de la pratique de la motoneige tout en favorisant le respect des citoyens riverains dans un contexte de développement durable de la pratique. Merci.

● (18 h 50) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci, M. Boucher, Mme Fredette. Je vais donner la parole à M. le ministre pour un échange de 22 min 30 s.

**M. MacMillan:** Alors, bienvenue, M. Boucher, Mme Fredette. On dirait qu'on se rencontre à chaque fois, ici au La Fontaine, pour parler de motoneige. De ma part, j'ai juste une question, parce que je ne veux pas me répéter, là, de qu'est-ce qu'on... les dernières consultations. C'est parce qu'à la dernière consultation on a parlé de circulation de nuit. Et je veux mentionner que la circulation de nuit, là, ce n'est pas une bibitte de Norm... du ministre délégué aux Transports,

là, c'est une demande faite. Si je ferais tout le tour des tables de concertation, c'est eux qui ont demandé ça, alors je veux le signaler, ça, que ce n'est pas une demande vraiment du gouvernement.

On a parlé de sécurité, là, ça, c'est bien clair, parce qu'on a des... on a des statistiques, il y a eu une vingtaine de morts depuis 2002, et je ne l'ai pas en avant de moi, je peux le sortir tantôt puis vous le montrer, M. le député, qu'il y a une vingtaine de morts, et, les morts, la plupart des morts, c'est passé minuit. Alors, toutes les régions du Québec, les tables de concertation avaient mentionné ça. Alors, moi, je l'ai proposé suite à... ce n'est pas moi qui l'ai proposé, c'est faux, c'est la Commission des transports et de l'environnement qui a unanimement déposé... comment on appelait ça? C'est la commission...

**La Présidente (Mme Doyer):** Le rapport...

**M. MacMillan:** Le rapport de la commission, qui suggérait qu'on mette l'heure. Alors, je me rappelle, M. Boucher, je ne veux pas vous mettre sur un spot, là, pantoute, ce n'est pas dans mes habitudes, là, mais il faut que je te pose la question. Parce que, dans les consultations particulières qu'on a eues en février et mars, vous avez mentionné que vous étiez d'accord d'interdire la circulation de nuit. Alors, je veux juste savoir pourquoi votre changement de position.

**M. Boucher (Patrick):** On est tout à fait d'accord encore. Ce qu'on fait simplement mentionner ici, c'est qu'on dit finalement qu'on est tout à fait d'accord avec une circulation de nuit. Ce qu'on dit, par contre, c'est que présentement le libellé actuel, qui est un projet de loi, vous l'avez bien expliqué, dit que toutes les municipalités, sauf la Côte-Nord puis le Nord-du-Québec, là, en gros, doivent s'y soustraire. C'est-à-dire que le libellé vient dire finalement qu'il y a interdiction de circuler la nuit, à moins de s'y soustraire, dans l'article de loi quand on le lit.

**M. MacMillan:** Non, non, mais allez-y, c'est votre compréhension...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, allez-y, Mme Fredette.

**M. MacMillan:** Mais le projet de loi dit que soit... on ne l'a pas accepté, le projet de loi, là, on se comprend qu'on est en consultation puis qu'on s'en va là, puis qu'on va en discuter sûrement pour avoir le meilleur projet de loi pour tout le monde, là. Mais le projet de loi dit clairement... Et, moi, j'ai eu des rencontres avec des gens après, parce que j'ai été surpris de... le tollé de la réaction des gens, parce que, tout partout au Québec, on nous avait demandé une interdiction des heures.

Mais on a rajouté, ou on a même changé, et c'était encore à la Commission des transports et environnement, que les municipalités et les MRC... Je vous dis tout de suite, là, moi, les municipalités, je veux enlever ça. Je vais en discuter avec l'opposition, je veux que ce soient les MRC qui décident ça dans les régions. Il ne faut pas oublier que le ministre, à un moment donné, s'il y a une MRC dans un endroit qui a 6 000 km de sentiers interrégionaux puis qu'il y a une MRC qui décide, eux, de bloquer ça, pour toutes sortes de raisons, que le ministre ait le droit de pouvoir

prendre la décision qu'on n'est pas d'accord avec ça, là. Ça, c'est encore à discuter. Alors, c'est un peu comme ça, là, qu'on veut le faire. C'est marqué «municipalités et MRC», mais je vous le dis tout de suite, là, moi, je veux être bien clair, je vais être bien ouvert dans cette consultation, je veux enlever... je vais suggérer, aux consultations ou au projet de loi, qu'on enlève les municipalités puis qu'on laisse les MRC décider dans chacune des régions du Québec.

**Mme Fredette (Nancy):** Si je peux me permettre?

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, Mme Fredette.

**M. MacMillan:** Vous pouvez faire ce que vous voulez pendant la prochaine heure.

**La Présidente (Mme Doyer):** Non, non, non, ce n'est pas vrai, M. le ministre, je vais vous contredire, non. Vous n'avez pas le droit de faire ce que vous voulez ici, c'est moi qui décide des temps de parole.

**M. MacMillan:** C'est vrai, c'est toi... c'est vous, c'est vous. Vous vous rappelez, je me trompe à chaque fois.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, puis ce n'est pas méchant non plus, mais c'est pour avoir de l'ordre.

**M. MacMillan:** Je vais m'habituer.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, Mme Fredette. Voilà.

**Mme Fredette (Nancy):** Parfait, merci, merci beaucoup. Donc, si je peux me permettre. Effectivement que ce qu'on se rend compte quand on entend les motoneigistes, quand on entend ce qu'ils disent et quand on lit le projet de loi, c'est que, oui, peut-être qu'il y a quelque chose à faire au niveau de certains tronçons problématiques, qu'il faudrait probablement qu'ils soient fermés à certaines heures. Ce que, nous, on veut être sûrs, c'est que la fermeture de ces heures-là aux endroits problématiques le soit à des heures uniformes, c'est-à-dire qu'on ne voudrait pas qu'il y ait une MRC qui dise: Bien, nous, ce petit tronçon là qu'on veut fermer, qu'on puisse le fermer à 9 heures le soir ou 8 heures le soir. Donc, on voudrait que l'heure de fermeture problématique sur des tronçons en particulier le soit à des heures uniformes, pour ne pas que ça aille en deçà du minuit, par exemple, parce que, comme c'est là, ça pourrait être le cas. Donc, ça, c'était une première chose.

Deuxièmement, quand on regarde ça au final puis qu'on entend partout parler les motoneigistes, on se dit: Pourquoi est-ce que la loi serait faite, dans le sens que les MRC ou la municipalité ou, dans le fond, les MRC, comme vous venez de dire tantôt, M. le ministre, ferait qu'ils doivent aller adopter une résolution pour permettre d'ouvrir entre minuit et six heures du matin? Pourquoi ça serait... Donc, si on comprend qu'une MRC n'adopte pas de résolution pour ouvrir entre minuit et 6 heures, c'est qu'elle sera fermée par défaut, automatiquement. Alors, on se dit: Pourquoi, dans ce cas-là, ne pas faire le contraire? Au lieu de fermer automatiquement par défaut, à moins que chacune des municipalités adopte le règlement, et ensuite ce règlement-là se transpose aux MRC, pourquoi est-ce que ce ne serait pas le contraire? Donc, c'est ça, au final, qu'on regarde et qu'on

se dit: Ça pourrait être aussi simple que ça, que, s'ils adoptent à ce moment-là un règlement pour fermer, bien, que ce tronçon-là spécifique soit fermé. Puis, quand on regarde partout, dans les autres provinces canadiennes, c'est ce qu'ils font. Alors là, dans le fond, c'est là où, nous, on en est rendus en regardant ça, on se dit: Ailleurs, c'est ce qu'ils font, ils adoptent un règlement pour fermer un tronçon problématique, et non pas une législation provinciale pour fermer automatiquement, qu'on doit défaire pour ouvrir. Merci.

**M. MacMillan:** Mais, c'est...

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

**M. MacMillan:** Merci, Mme la Présidente. Mme Fredette, je dois vous dire que c'est le contraire qui va se produire, là. C'est qu'on a suggéré — suggéré — dans le projet de loi qu'on a déposé... le premier dépôt, là, c'était la semaine à 11 heures ou 10 heures puis, la fin de semaine, minuit, je pense, sans... Là, on a suggéré de changer ça, que ce serait toujours minuit, dans le projet de loi, avec les MRC qui auront le choix de décider dans chacune des régions du Québec — c'est ça? — c'est ça qu'on a décidé. La commission... et on a changé ça, là, j'ai dit, après des rencontres avec des gens qui étaient impliqués, qu'on changerait ça totalement, qu'on demanderait que ce soit minuit, sept jours par semaine, mais ça, c'est dans le projet de loi, mais que les MRC auront le droit, dans des sentiers interrégionaux, il faut toujours le dire, là, auront le droit d'enlever tout ça totalement, là.

**M. Boucher (Patrick):** Oui, ça, bien...

**M. MacMillan:** C'est ça.

**M. Boucher (Patrick):** ...c'est... On dit... on dit environ la même chose, c'est juste qu'on...

**M. MacMillan:** Si on dit la même chose, on n'en parlera plus, d'abord!

**M. Boucher (Patrick):** Bien, c'est juste qu'on le dit à l'envers. C'est que, dans la loi, vous dites: Les municipalités qui le désirent peuvent s'y soustraire.

**M. MacMillan:** Oui. On va...

**M. Boucher (Patrick):** Je dis juste...

**M. MacMillan:** Je vais suggérer qu'on enlève les municipalités...

**M. Boucher (Patrick):** Oui et MRC...

**M. MacMillan:** ...puis qu'on s'assoie...

**M. Boucher (Patrick):** ...les MRC.

**M. MacMillan:** Les MRC.

**M. Boucher (Patrick):** Les MRC puissent s'y soustraire, donc par défaut, nous, ce qu'on comprend, c'est que par défaut...

**M. MacMillan:** Mais le ministre, il a un droit de désaveu, si le projet de loi est accepté, il faut comprendre.

**Mme Fredette (Nancy):** Oui. Alors, si c'était, dans le fond... puis, au lieu...

**M. MacMillan:** Oui, puis...

**Mme Fredette (Nancy):** ...que les MRC puissent s'y soustraire, c'est que les MRC puissent appliquer le règlement pour fermer. Admettons que... si c'était ça.

**M. MacMillan:** Puis ça, là, c'est dans un an d'ici, là. Il faut se comprendre que, cette année, là, il n'y a rien de ça, là.

**Mme Fredette (Nancy):** Oui, oui, tout à fait.

● (19 heures) ●

**M. MacMillan:** Vous comprenez, là, c'est décembre 2000... fin 2010 ou 1er janvier 2011... 2012, parce que 2011 s'en vient rapidement.

Je ne vous parlerai pas... bien, je vais vous poser une question sur l'immunité, parce qu'on a senti de l'opposition, qu'il va avoir des questions qui vont être soulevées, alors j'aimerais avoir votre... et j'aimerais vous signaler encore une fois que ça a été accepté dans le rapport de la commission, que c'était cinq ans, on a parlé de 13 ans tantôt, là, mais, en tout cas, c'est cinq ans qu'on a rajoutés, et avec un droit de médiation et d'arbitrage qu'on a rajouté pour essayer de faire la preuve. Au bout de la ligne, là, on veut faire la preuve qu'on n'a pas besoin de l'immunité. Je pense que c'est un signe qu'on veut vraiment cohabiter avec les riverains dans toutes les régions du Québec pour trouver des solutions.

Et, moi, je pense que la solution, c'est Trans-Québec, là, puis ça, je n'en démords pas, là, puis je le dis officiellement, qu'une fois que... je souhaite qu'on va passer le projet de loi d'ici la fin décembre, c'est la première chose qu'on va faire le lendemain, c'est de travailler avec des... Et on va suggérer des projets pilotes, commencer dans une région du Québec pour avoir Trans-Québec immédiatement, prendre les actions, les endroits que c'est plus difficile, là, mais c'est qu'au bout de la ligne, si on réussit, dans deux ans, dans trois ans, dans quatre ans, à avoir une Trans-Québec à travers le Québec, bien on reviendra ici puis on enlèvera l'immunité parce qu'on n'en aura plus besoin.

Alors, c'est un peu la pensée ou la... qu'on veut, nous autres, de ce côté-ci de la table, que l'immunité... On ne veut pas la garder éternellement, mais, d'ici à ce temps-là, on veut avoir une certaine paix, parce qu'il y a beaucoup d'argent qui est investi là-dedans, côté touristique, côté des manufactures, côté des emplois, côté des petits restaurants, le gaz, les petits motels, et tout ça. Ce n'est pas l'immunité, puis tout le monde se décide de courir après le gouvernement, voulant empêcher le monde de penser. Je pense qu'on ne pourra pas passer à travers.

Alors, c'est un peu pour ça que la commission de l'environnement... de transports et environnement a décidé de mettre une balise, si tu veux, de cinq ans, et, la sixième année, on fait un rapport. Mais, d'ici à ce temps-là, on va avoir la médiation et, en plus, l'arbitrage, qu'on va discuter. J'ai bien hâte de voir, tantôt, mais que le Barreau vienne, là. Je ne sais pas s'ils sont arrivés, mais c'est eux... Ça vient d'eux autres, ces suggestions-là. Alors, je pense que la commission a pris une décision sage, dans le sens qu'on va être capable de cohabiter avec nos riverains puis leur montrer que le gouvernement ou les élus de l'Assemblée nationale veulent vraiment que ces gens-là aient un loisir, d'avoir la paix pour un certain temps.

Au bout de la ligne, il ne faut pas que ça nous coûte un autre 18 millions, là. C'est aussi clair que ça, là. Alors, j'aimais mieux prendre le 18 millions que le gouvernement a été obligé de payer puis le mettre dans une tranche québécoise. Alors, on en ferait une maudite belle route, là, on aurait des sentiers extraordinaires. Alors, c'est le but, sur notre côté, qu'est-ce qu'on veut faire. Alors, j'aimerais vous entendre là-dessus, sur l'immunité. Qu'est-ce que vous en pensez?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Patrick):** Bien, tout à fait. Nous...

Au niveau de ce point de la loi là ou du projet de loi, on est tout à fait d'accord, parce qu'à la base ce qu'on pense, c'est que ce sont, premièrement, des problématiques sectorielles, là. Je crois que les médias ont monté un petit peu en épingle le dossier — on doit l'admettre — spectaculaire du P'tit-Train-du-Nord. Mais on entend les médias souvent parler de difficile cohabitation entre les motoneigistes, et à chaque fois c'est le P'tit-Train-du-Nord qui revient, ce dossier-là.

Est-ce qu'il y a vraiment... On ne nie pas certaines réalités, au contraire, oui, elles existent, mais elles sont très sectorielles. Donc, le travail des tables de concertation, nous, on croit que cette prolongation-là de l'immunité, c'est pour, premièrement, leur donner le temps de finaliser ce travail-là. On entend des fois des critiques parler de: oui, mais ils ont déjà commencé à faire le travail en 2006, par exemple. Mais on parle de 33 000 km de sentiers, on parle d'une province, on parle d'un des plus grands réseaux de sentiers de motoneige, dans un premier temps. Et c'est évident qu'on peut faire des beaux grands discours sur les droits et libertés puis les droits civils, là, mais, dans les faits, dans la vraie vie, là, on parle quand même d'un produit d'appel important pour le Québec, on parle de 14 000 emplois. On pense qu'à la base ce que le citoyen riverain demande, lui, c'est une résolution du conflit qui l'oppose avec un sentier de motoneige qui est sectoriel. Donc, s'il y a médiation, s'il y a concertation, est-ce que théoriquement... je crois qu'on est assez rapidement devant un fait, que ce même citoyen-là a devant lui les outils pour justement régler la problématique.

Donc, ça peut être donc une entente avec les clubs, parfois même un léger contournement, un mur antibruit, donc il y a plusieurs possibilités comme ça sans nécessairement y aller d'un recours collectif comme ce fut le cas du P'tit-Train-du-Nord, qui a coûté au bas mot 12 millions à l'ensemble des contribuables du Québec. Et, nous, on juge que ce n'est pas de pinottes, mais c'est bien de l'argent important qui aurait dû servir à bien d'autres investissements. Si on peut voir 12 millions s'en aller dans la santé ou grâce aux bénéfices des retombées économiques des motoneigistes, on va être bien contents.

Donc, la prolongation de l'immunité, c'est quelque chose de bien parce que justement elle inclut cette notion-là de concertation puis de résolution de conflit.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Boucher. Nous allons aller au député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Bonjour à vous deux. Effectivement, il me semble que ça ne fait pas longtemps qu'on s'est vus, aux dernières consultations particulières. On a juste un changement, là, mais c'est correct, on va s'habituer. J'ai trois petites questions... trois petites questions bien faciles. Je veux vous entendre parce que vous n'en parlez pas dans votre mémoire, là.

À l'article 7 du projet de loi, on va réglementer la vitesse des VHR dépendant de la distance des maisons d'habitation. Ça aussi, ça a été une demande qui nous a été faite par les gens qui sont venus. Je veux vous entendre là-dessus, puis j'aurais deux autres questions après ça, là.

**M. Boucher (Patrick):** Entre autres aux abords des établissements de santé, scolaires ou de loisir.

**M. Ouellette:** C'est ça.

**M. Boucher (Patrick):** Oui, bien c'est tout à fait une bonne mesure, ça. Écoutez, tout ce qui est mesure de réduction de la vitesse en approche des habitations publiques ou privées, surtout quand les distances sont plutôt minimes, c'est à l'avantage même des motoneigistes, parce que le motoneigiste s'aide lui-même justement à se garantir une pérennité de la pratique parce qu'il y a une réduction de la vitesse; évidemment, réduction de la vitesse entraîne automatiquement une réduction du bruit. On sait tous qu'entre autres le bruit causé par... le bruit de la chenille, entre autres, va jouer beaucoup, le moteur également. Mais donc, quand on réduit la vitesse, c'est un premier pas, c'est d'être un motoneigiste responsable. Puis je vous dirais qu'une très forte majorité des motoneigistes du Québec, après tout ce qu'ils ont vécu dans les dernières années, sont très conscients de ces problématiques-là puis, dans une grande majorité, ils respectent ces limitations-là, puis on ne peut qu'être en faveur.

C'est pour ça que, dans notre préambule de tantôt, bien on n'en parle pas, parce qu'effectivement ça nous ferait beaucoup de points à parler, mais on est tout à fait d'accord avec ces mesures-là. Puis on est d'accord d'ailleurs avec beaucoup de mesures dans le projet de loi, là. Le seul bémol qu'on apporte, c'est la fameuse interdiction de circuler la nuit, qui pourrait être tout simplement appliquée à l'envers.

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

**M. Ouellette:** Mais vous comprenez, M. Boucher, que tout ce que vous direz ici sera retenu contre vous dans d'autres instances. Donc, c'est pour ça qu'on vous en fait parler, étant donné que vous n'en avez pas parlé dans votre mémoire.

Pour ce qui est des heures, aussi, dans notre projet de loi, là, le projet de loi, là, qui a été déposé par le ministre, la MRC ne pourra pas faire ça en cow-boy, là. Je veux dire, s'il y a un changement ou si la population d'une région veut avoir un changement, il va y avoir une consultation, là. Ça va se faire de façon publique, les gens vont pouvoir amener leurs arguments, etc. S'il y a des gens qui veulent emmener ça à 8 heures le soir, le ministre a été très clair là-dessus, qu'il y a un pouvoir de désaveu, et ça, c'est suite aux consultations particulières, et, à l'unanimité, la commission, les membres de la commission... Le député de Johnson était là, mes collègues étaient là aussi, le député de Bertrand... c'est... Je veux dire, on a écouté les gens, aussi, et je pense qu'il faut que ça soit très clair pour les gens, le ministre a été très transparent en disant qu'on veut s'enligner beaucoup plus sur les MRC, faire ce genre de règlement là pour ne pas le laisser aléatoirement aux municipalités, là, parce que les municipalités régionales de comté représentent un plus grand territoire.

Donc, ça, c'est plus un commentaire. Je ne sais pas si vous avez un commentaire à nous faire là-dessus? Puis je vais aller sur les amendes pour finir.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boucher.

**M. Boucher (Patrick):** Bien, c'est ça. Sans revenir nécessairement à tout le 10 minutes que j'ai pris au début pour parler surtout de l'interdiction de nuit, c'est juste pour vous rappeler qu'il y a aussi, d'une autre part, 9 000 motoneigistes qui ont présentement signé cette pétition-là, puis, écoutez, il y en a beaucoup, de pages, qui se promènent encore, là. On ne l'a pas encore déposée, mais, en seulement moins d'un mois, là, c'est quand même beaucoup, si je compare à d'autres pétitions qui circulent à l'Assemblée nationale sur des débats encore plus publics que ça.

Mais je veux juste dire qu'on est d'accord au fait qu'une MRC... Entendons-nous, parce qu'on préfère, nous aussi, que ce soient les MRC, là. Parce qu' imaginez le morcellement des sentiers, là, si on avait telle municipalité limitrophe à l'autre qui commence à simplement appliquer et non... une applique, et l'autre n'applique pas, imaginez la courtpointe de fuseaux horaires qu'on va créer au Québec. Ça, c'est la première chose. C'est pour ça qu'on revient aussi en parlant d'un minimum, idéalement, que ces gens-là, quand ils ont à légiférer, que le minuit soit une balise minimale. Est-ce qu'on devra produire des cartes de sentiers de motoneige avec 16 codes de couleur pour dire que ça, c'est 8, 9, 10, 11, tu sais? Puis pensez aussi aux sentiers qui deviennent interconnectés d'une région touristique à l'autre. Si, au milieu de ça, vous avez une municipalité qui applique un couvre-feu puis que ça devient le seul lien entre deux grandes régions touristiques, on vient encore de créer un nouveau problème. Tu sais, nous, on est d'accord qu'il y ait des couvre-feux aux endroits où c'est requis puis c'est favorable pour tout le monde, un, pour le citoyen, mais que ce soit appliqué, comme vous dites, avec un... et pas nécessairement à la grandeur d'une MRC, parce que nous, de ce qu'on a juste vu dans le libellé, c'est qu'il y a... on voit bien que la MRC doit s'y soustraire. On s'entend que, nous, on pense que la plupart des MRC vont s'y soustraire, alors...

Mais il y a aussi l'autre affaire, c'est qu'on voit, exemple, l'exclusion de la Côte-Nord puis du Nord-du-Québec. Bien, ça pose une question également: Est-ce qu'on exclut la Côte-Nord puis le Nord-du-Québec parce que ce sont des territoires à grands espaces?

**La Présidente (Mme Doyer):** Je vais vous arrêter, M. Boucher, parce que je sais que le député de Chapleau a une question, puis il reste seulement quatre minutes.

**M. Carrière:** O.K. Bien, vous allez pouvoir poursuivre un petit peu. Moi, dans une ancienne vie, j'étais préfet d'une MRC et maire, et puis habituellement vous voulez que les municipalités, pas... les MRC, pardon, y adhèrent. Habituellement, c'est un «opting-out», là, dans la façon de procéder dans les choses. Bien, je vais vous laisser poursuivre un petit peu ce que vous faisiez... ce que vous étiez en train de dire, puis je reviens.

● (19 h 10) ●

**M. Boucher (Patrick):** Je voulais juste amener l'interrogation suivante. C'est que, quand on parle de donner, exemple, à la Côte-Nord, là, à ce qu'on appelle la nouvelle MRC du Bas-Saint-Laurent, je crois, là, ou du Saint-Laurent, finalement, la Côte-Nord puis le Nord-du-Québec, par défaut, eux, ils n'en auraient pas, là, de l'application, là, par défaut, hein, parce que...

**M. Carrière:** Il n'y a pas de maisons.

**M. Boucher (Patrick):** C'est ça. Donc... Bien, il y a ça. Nous, on entend des intervenants nous répondre la même chose. Il n'y a pas beaucoup de maisons non plus dans de grands espaces en Abitibi, par exemple. Donc, ces gens-là, vous allez voir des régions aussi vous faire la même remarque. Il y a certains secteurs de la Gaspésie aussi que la densité de population est faible. Vous savez, c'est juste des petits points qu'on apporte en disant: Bien, O.K., mais... Tu sais, c'est pour ça qu'on dit juste que c'est... pourquoi l'ensemble du reste des provinces canadiennes n'ont pas d'interdit de circuler la nuit présentement, au moment où je vous parle, mis à part un village dans les Territoires du Nord-Ouest, puis le couvre-feu, il a été appliqué là pour un problème avec les enfants de moins de 12 ans qui circulent en motoneige la nuit?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Chapleau, deux minutes.

**M. Carrière:** O.K. Bien, juste pour faire suite au niveau des MRC, je pense que la problématique quand on est dans des territoires non organisés ou quand on est complètement en campagne, c'est quand on arrive près des villages où les problématiques surviennent. Dans mon autre vie avant, j'ai eu le bonheur de... avec les motoneiges, de faire l'émission *J.E.* justement parce qu'il y avait des problèmes de circulation la nuit, etc. Donc...

**Une voix:** ...

**M. Carrière:** Oui, oui, effectivement. Donc...

**Une voix:** ...

**M. Carrière:** Oui. Donc, je comprends qu'il y a des régions où... qui vont demander, mais l'Outaouais, c'est la même chose. Toutes les régions vont dire: Bien, nous, on est loin, etc., mais, plus on arrive près des villages, des villes, etc., où est-ce qu'il y a des résidences à peu de distance, là, des sentiers, souvent les sentiers vont de... soit d'un débit d'alcool, soit dans des restaurants, des choses comme ça, ça fait qu'on sait, des fois, quand les gens sortent de là, le pouce est plus... il est plus... est plus fort un peu, donc c'est là que les conflits viennent à survenir. Puis je pense que, là-dessus, on ne pourra pas y arriver, là. Je ne sais pas votre point de vue là-dessus, là, mais...

**Mme Fredette (Nancy):** Si je peux me permettre?

**La Présidente (Mme Doyer):** En 1 min 20 s.

**Mme Fredette (Nancy):** Oui, très bien. Si je peux me permettre, en fait, je ne suis pas d'accord avec votre dernière affirmation, c'est pour ça que je permets d'y répondre. Je ne pense pas que nécessairement les motoneigistes qui se promènent en soirée ou en début de nuit, ce soit pour aller dans des débits d'alcool ou dans des choses comme ça, là, ou qu'ils ont le pouce plus pesant en sortant, là. Je ne penserais pas, là. Ce sont les mêmes gens qui ont des permis de conduire, là. Ce sont les mêmes gens qui ont des permis de conduire, ils prennent aussi un véhicule routier, et ces gens-là sont tout aussi responsables les uns que les autres, là. Il peut y avoir, comme sur la route, des délinquants, mais je ne pense pas que ce soit ça, et effectivement, si c'était le cas, ce serait peut-être plus connu autrement que ça. Et que...

pas parce que c'est le jour ou la nuit qu'on va rouler plus vite ou qu'on va être moins prudent. C'est vraiment un beau loisir, puis je pense qu'il faut le pratiquer avec dignité, puis c'est ce que la majorité des motoneigistes font. Puis ce qu'on veut, c'est que ce soit vraiment sectoriel, au niveau des couvre-feux.

**M. Carrière:** Peut-être juste une seconde. Je n'ai pas dit que c'étaient tous les motoneigistes. J'en suis un, propriétaire de VHR, et...

**Mme Fredette (Nancy):** Vous m'avez fait peur.

**M. Carrière:** Non, non, ce n'est pas ça que j'ai dit, mais souvent, effectivement, là, il faut regarder ça, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Chomedey, 20 secondes.

**M. Ouellette:** J'ai une petite de 20 secondes. On veut remonter les amendes pour ceux qui se promènent sur les propriétés privées. Je n'ai pas besoin de vous dire qu'on entend beaucoup, là, au niveau des propriétaires de propriétés privées. On veut remonter les amendes, vous être d'accord avec ça? Puis qu'on responsabilise les propriétaires de VHR?

**M. Boucher (Patrick):** Tout à fait. C'est... Comme je vous dis, l'ensemble du projet de loi, quand on en fait lecture, nous, là, on ne peut qu'être d'accord. Le motoneigiste qui brime le droit de propriété d'un citoyen, il mérite que d'être à l'amende, comme celui qui a modifié son silencieux puis qui... que ce soit en plein jour comme en pleine nuit, là, a fait vraiment des dommages à l'ensemble des autres motoneigistes puis surtout au citoyen qui doit assumer ces choses-là. On est très d'accord.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Boucher. Alors, je vais donner la parole au porte-parole de l'opposition officielle, M. le député de Gouin.

**M. Girard:** Merci, madame... Merci, Mme la... Combien de temps, vous m'avez dit, Mme la...

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme la Présidente.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Girard:** Oui. Mme la Présidente, oui!

**La Présidente (Mme Doyer):** Je vais terminer à votre place.

**M. Girard:** Oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** 18 minutes.

**M. Girard:** 18 minutes, parfait.

**La Présidente (Mme Doyer):** 18 minutes, exactement.

**M. Girard:** Je vous remercie. Alors, à mon tour de saluer l'Association des motoneigistes du Québec, M. Boucher, Mme Fredette. Merci pour votre présentation aujourd'hui.

Votre mémoire dans les délais... c'était imparti pour préparer ça. Merci beaucoup d'avoir produit un mémoire. Puis j'ai eu l'occasion également de relire celui que vous avez présenté au printemps dernier, donc j'aurai, si vous me le permettez, des questions qui portent autant sur votre mémoire présentement et celui que vous avez déposé au printemps dernier.

Je voulais revenir sur la question du traitement des plaintes et de la médiation. Il y a tout un chapitre dans le projet de loi n° 121 qui prévoit un mécanisme, là, de médiation. Le Barreau du Québec, dans plusieurs sorties publiques, mémoires, communications à l'endroit du ministre et des membres de la commission parlementaire, eux suggèrent qu'il y ait un mécanisme d'arbitrage obligatoire dans le projet de loi. Est-ce que c'est quelque chose avec lequel vous seriez à l'aise, au terme d'un processus de médiation qui échoue?

Donc, il y a un processus, un traitement des plaintes, une médiation, ce qui est un processus qui est intéressant, mais, au terme de la médiation, s'il y a désaccord entre les parties, le riverain, par exemple, ne peut pas... n'a pas d'autre recours, et, comme vous savez, comme il y a une immunité, il n'y a pas de recours devant les tribunaux. Vous nous dites: On ne souhaite pas qu'il y ait d'autres recours devant les tribunaux. Est-ce que, pour vous, ça pourrait être une solution intéressante, qu'au terme d'une médiation où on ne s'entend pas, qu'il puisse y avoir un arbitrage obligatoire, par exemple, que le ministre nomme un arbitre qui va trancher le différend? Est-ce que c'est quelque chose avec lequel vous seriez à l'aise ou que vous pourriez envisager? Je voulais vous entendre là-dessus.

**M. Boucher (Patrick):** Bien, tu sais, écoutez, dans un... évidemment, j'entends votre suggestion là, en ce moment, mais toute suggestion qui a pour but d'éviter des poursuites en recours collectif comme on y a assisté, puis qu'en bout de ligne apporte, quoi... que des grands dossiers de poursuite, oui, effectivement qu'on ne peut s'objecter à toute mesure de conciliation ou de résolution de conflit, que vous l'appeliez arbitrage ou médiation. C'est sûr qu'il y a une nuance, là, puis je la comprends, là. Mais, écoutez, si ça a pour but de maintenir l'immunité... Pourquoi maintenir l'immunité? Parce qu'il y a un travail qui est fait pendant ce temps-là. On ne peut qu'être d'accord avec toute mesure qui vise à satisfaire le citoyen mais qui vise également à résoudre le conflit, autant pour les utilisateurs que les riverains, là. Je comprends votre nuance entre la médiation puis l'arbitrage, effectivement.

**M. Girard:** Et je voulais... Donc, est-ce que, s'il y avait des bonifications au projet de loi et qu'il y avait ajout d'un mécanisme d'arbitrage au terme de la médiation qui, par exemple, ne donnerait pas, dans certains cas, de résultats, vous ne voyez pas ça d'un mauvais oeil, le fait d'instaurer un mécanisme obligatoire d'arbitrage où le ministre pourrait nommer un arbitre au terme de la médiation, qui pourrait trancher le différend entre différentes parties?

**M. Boucher (Patrick):** Bien, je veux dire, en quelque part, si... il ne faut pas oublier, là-dedans, qu'il y a un citoyen qui est lésé, puis il y a une partie qui s'appelle l'utilisateur, ou le club de motoneige, ou le sentier en question. Moi, de toute façon, je vous dirais qu'avec un processus de médiation qui sera en place, connaissant les bénévoles qui oeuvrent dans le monde de la motoneige, je vous dirais que

j'ai une très bonne impression, que ce mécanisme-là, à la base, de médiation va faire un travail assez exceptionnel, parce que ce sont des gens qui sont là pour résoudre des conflits. Ils ne passent leur temps... leur automne qu'à résoudre souvent des situations problématiques de droits de passage à contourner ou à négocier. Donc... Mais, si, en bout de ligne, ça ne devient que la seule solution pour amener une résolution, bien, écoutez, on ne peut pas être contre des mécanismes de résolution de conflit.

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

**M. Girard:** Oui. À l'époque, lorsque le premier projet de loi avait été déposé, en 2004, la précédente ministre des Transports avait indiqué, là, puis je la cite, là: «Le 18 mois, ça va nous servir à se réorienter, à se réorganiser sur l'ensemble des sentiers au Québec. Ça nous donne deux saisons de motoneige.» Elle disait qu'elle avait évalué une période de 12 fois. Finalement, elle est allée avec un période de 18 mois. Comment vous expliquez, puisqu'au départ l'intention gouvernementale était d'y aller pour une période de 18 mois, qu'on se retrouve aujourd'hui, en 2010, à proposer de le prolonger pour une période de six ans? Vous qui êtes fortement impliqués, en lien avec plusieurs motoneigistes et associations, clubs de motoneigistes, comment vous expliquez qu'on n'a pas réussi à trouver une solution, selon vos dires, durable au terme des 18 mois, à l'époque où ça a été déposé, en 2004?

● (19 h 20) ●

**M. Boucher (Patrick):** Bien, en 2004, moi, la mémoire que j'ai, c'est qu'on... le jugement Langlois qui vient d'arriver, trois semaines plus tard, on va voir arriver par décret l'immunité, et là il y a tout ça qui se met en branle. Mais, moi, je me mets dans la peau de la ministre à l'époque, elle est devant une situation tout à fait nouvelle. Je présume qu'à cette époque-là, devant elle, elle se pose la question, que peut-être que 18 mois... Mais, écoutez, elle est devant l'inconnu, là. Puis, l'inconnu, il se dessine à mesure de ces 18 mois là, puis je pense que ces gens-là ont réalisé la taille puis l'importance du travail qu'il y a à réaliser.

Je le répète, c'est vaste, le réseau de motoneige, puis de réunir tous ces intervenants-là, qui sont de tous les milieux, autour des tables de concertation, de les créer, ces tables-là, de les mettre en mouvement, c'est déjà... ça, je pense que c'est un travail énorme. Puis par la suite, bien je pense que ces gens-là on découvert qu'il fallait vraiment se donner le temps pour faire le travail bien fait, parce que c'est sérieux en bout de ligne, le travail que ces gens-là sont en train de réaliser. Ils ont à doser entre l'avenir de la pratique puis le respect des citoyens, hein, ce qu'on appelle souvent le fameux développement durable, là. Bien, c'est un peu ça. Donc, c'est toute une tâche colossale, puis je ne pense pas qu'il y a eu de la mauvaise foi de la part... autant de la ministre ou du gouvernement... de la ministre en place à cette époque-là, que de tous les gens qui ont participé aux différentes commissions ou aux tables de concertation. C'est un travail gigantesque qu'ils ont à accomplir, puis le temps est requis, puis je pense qu'ils ont déjà avancé fortement. On a vu des tracés, là, tranquillement qui se dessinent, des choses. Ça fait qu'il faut simplement leur donner le temps.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Boucher. M. le député de Gouin.

**M. Girard:** Oui, c'est ça. Donc, au terme des 18 mois, le gouvernement a déposé un autre projet de loi pour le prolonger d'une période supplémentaire de cinq ans. Donc, on a jugé qu'au terme de 18 mois ce n'était pas suffisant. Qu'est-ce qui explique, à votre avis, que les cinq ans supplémentaires n'est pas suffisant et qu'il faut le prolonger d'une période supplémentaire de six ans? Que s'est-il passé au cours de ces cinq dernières années là pour qu'on propose de le maintenir pour une autre période?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Fredette.

**Mme Fredette (Nancy):** Merci. Je peux vous répondre, M. Girard. Bien, en fait, c'est qu'il ne faut pas oublier qu'à chaque année les droits de passage sont renégociés par chacun des clubs de motoneige aux différents endroits. Parfois, il y a un droit de passage qui reste, parfois ça ne reste pas. Donc, le tronçon, le sentier peut varier un peu d'une année à l'autre, et à chaque fois ils doivent retravailler avec ça. Et, le temps que ça prend... parce que c'est quand même des gens qui sont bénévoles, hein, il y a une armée de bénévoles motoneigistes à travers le Québec pour ces 33 000 km de sentiers là... Et pourquoi reconduire encore après ce temps-là, que vous demandez? Bien, effectivement, c'est pour ça, c'est parce que ce sont tous des bénévoles, et à chaque fois c'est un dossier cas par cas qu'ils doivent régler. Et ça prend du temps, dans chacune des régions, à la régler, et les tables de concertation ont été là, donc, le temps de mettre ces tables-là en place, le temps de déterminer quelles sont les problématiques réelles... Est-ce que c'est possible qu'une table de concertation se réunisse pendant quelques séances, quelques mois ou un an et qu'après, ah! finalement le problème, woups! il n'est plus là, il s'est déplacé à un autre endroit parce que finalement le sentier a été déplacé? Donc, tout ça fait que c'est des délais, c'est long. Et le but, c'est d'en arriver à ce qu'il n'y ait plus aucun problème nulle part et qu'éventuellement il y ait des sentiers interrégionaux, ou une Trans-Québec, et tout ça, pour la pérennité des sentiers. Donc, le temps, c'est vraiment parce que c'est une tâche colossale, comme disait M. Boucher tantôt, là. C'est vraiment ça.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. M. le député de Gouin, j'ai des demandes d'intervention de vos collègues.

**M. Girard:** Il nous reste combien de temps?

**La Présidente (Mme Doyer):** Il vous reste 11 minutes.

**M. Girard:** Je vais poser une dernière question puis je vais laisser...

**La Présidente (Mme Doyer):** Non, pas 11 minutes, pardon. Vous avez 18 minutes, puis vous avez fait 9 min 30 s.

**M. Girard:** O.K. Je voulais revenir sur un autre élément, c'est le mémoire que vous aviez présenté à l'époque, au printemps 2010, à la... Je ne sais pas si vous l'avez avec vous? En tout cas, sinon je vais vous en citer des extraits. À la page 8, vous abordiez toute la question des nouvelles technologies, je trouvais ça fort intéressant, et vous nous disiez que dans certains parcs nationaux, tel que le parc de Yellowstone, aux États-Unis, les motoneiges doivent respecter la norme «Best available technology», puis, bon... Alors, vous

évoquez ça, vous nous parlez... vous dites également qu'en 2008 l'âge moyen des motoneiges était de 9,2 ans, les VTT, 9,6 ans. Est-ce qu'à votre avis, pour résoudre une partie des problèmes liés au bruit, à la pollution, qui peuvent incommoder un certain nombre de riverains, qu'une des pistes de solution ce serait d'être... de fixer des délais, là, beaucoup plus rapides, pour qu'on exige qu'il y ait de nouvelles technologies ou qu'il y ait un remplacement... ou d'encourager... Comme vous le dites, là, une de vos propositions, c'est qu'il y ait un crédit d'impôt pour favoriser l'achat de nouvelles motoneiges, bon, qui répondent aux normes les plus strictes sur le plan de l'environnement, sur la question du bruit également.

Moi, j'aurais aimé vous entendre là-dessus et voir si vous avez des propositions. Puis ça, ça pourrait peut-être être une piste de solution. Parce qu'on aborde beaucoup la question d'immunité, les heures des sentiers, mais cette question-là, elle est tout aussi fondamentale, et j'aurais aimé vous entendre là-dessus. Puis si vous avez des propositions concrètes à nous faire pour améliorer le projet de loi.

**M. Boucher (Patrick):** Bien, évidemment, nous, on... on y avait été avec cette recommandation-là d'un crédit incitatif à l'achat de nouvelles technologies, parce qu'écoutez, d'aller exiger à une centaine de mille de motoneigistes de s'acheter une motoneige neuve demain matin, on parle quand même d'un investissement assez majeur, donc on pense qu'il faut y aller plus avec cette approche-là d'incitatifs fiscaux, appelez-le comme vous voulez, de crédit d'impôt non remboursable ou... Mais, oui, parce que c'est une bonne manière d'inciter les motoneigistes puis ça... à notre avis, évidemment ça viendrait accélérer peut-être le rajeunissement de l'âge des motoneiges.

C'est une bonne mesure. Parce qu'évidemment les... des constructeurs, comme on n'a qu'à penser qu'à BRP, à Valcourt, écoutez, ils s'emploient à ça assez fortement, à créer des motoneiges de plus en plus économes, entre autres, en essence, et puis pratiquement en réduction d'émissions de bruit également. Et puis ils ont fait un travail extraordinaire. C'est des gens qui travaillent fort en innovation, puis on... Il ne faut pas passer sous silence non plus les autres constructeurs, américains ou japonais, là. Mais je veux dire que, oui, ce genre de crédit là peut être un incitatif, oui, pour les motoneigistes. Quand on parle de Yellowstone, c'est que Yellowstone, c'est un grand dossier où... au niveau américain, qui a été battu et rebattu, dépendant des gouvernements en place, là. Mais ils sont arrivés finalement, eux, avec cette mesure-là, du «Best available technology», là. Mais, en plus, bon, eux ont même réduit le nombre de motoneiges par passage journalier, et tout ça, mais c'était vraiment spécifique à un de leurs plus grands parcs nationaux, là. Mais ça empêche que ces demandes-là de Yellowstone ont obligé les fabricants à encore plus accélérer leurs innovations technologiques.

**M. Girard:** Est-ce que le gouvernement du Québec devrait, à ce moment-là, fixer des règles les plus avancées en Amérique du Nord pour favoriser, inciter l'industrie à très rapidement améliorer la qualité des produits, pour que ça ait un impact positif sur toute la question de la pollution et du bruit? Est-ce qu'à votre avis c'est des éléments qui pourraient se retrouver dans le projet de loi pour qu'on aille plus loin puis que ça ait un impact positif sur toute l'industrie, puis les relations entre ceux qui pratiquent ce sport et les riverains?

**M. Boucher (Patrick):** Ce genre d'incitatif à l'achat de motoneiges plus récentes avec meilleures technologies, qu'on pourrait appeler «technologies vertes», nous, on l'a suggéré; je ne suis pas pour dire la même chose, oui, on le suggère encore.

Par contre, au niveau des normes de fabrication, de ce que j'en sais, ça serait plus au niveau du fédéral, qui pourraient, eux, arriver avec une application, tu sais, légale de ça, là, il me semble, là, au niveau des pouvoirs. Mais ce genre d'incitatif là... puis il existe, on le mentionnait d'ailleurs, hein? Vous savez que, dans l'État de New York, ils ont appliqué cette mesure-là de crédit d'impôt en faveur de nouvelles technologies. Donc, on n'invente rien ici, là.

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

**M. Cousineau:** Oui. Merci, Mme la Présidente. Bien, écoutez, dans la même pensée, ordre de pensée que mon confrère, est-ce qu'il serait pensable, parce que vous avez parlé de crédit d'impôt, mais est-ce qu'il serait pensable d'obliger l'industrie à avoir un programme de remplacement? Par exemple, écoutez, vous allez voir peut-être que je ne connais pas trop, trop ça, la motoneige, là, mais de remplacement du moteur, par exemple, sur des motoneiges qui ont deux, trois, quatre ou 10 ans. Parce qu'entre le deux-temps et le quatre-temps je pense qu'au niveau technologique, là, un moteur quatre-temps est beaucoup moins polluant, est beaucoup moins bruyant. La problématique, c'est vraiment les moteurs deux-temps.

Mais est-ce que l'industrie pourrait mettre en place un programme de remplacement des moteurs pour ceux qui veulent remplacer un moteur? Je sais que c'est très technique, là, mais, si on est capables de construire des avions, on est capables de changer un moteur de motoneige.

**M. Boucher (Patrick):** Mais je vous dirai: Vous allez entendre dans les prochains jours les gens de BRP venir vous parler, puis ce sont des grands spécialistes dans ce domaine-là. Mais ils vont justement bien vous informer du fait, là, que les nouvelles technologies deux-temps donnent des données tout à fait étonnantes puis même plus performantes que certains moteurs à quatre-temps, au niveau des émissions polluantes. Les nouveaux moteurs deux-temps, là, je vous dirais, là, que c'est...

**M. Cousineau:** ...ce que je vous dis, ça pourrait être un nouveau moteur deux-temps, très haute technologie, qui vient remplacer un vieux moteur deux-temps qui pollue, là.

**M. Boucher (Patrick):** Ah! bien, oui, absolument. Ce que vous voulez dire, dans le fond, c'est que l'utilisation de motoneiges de plus en plus récentes en remplacement des plus vieilles technologies qui sont sur... en effectif, vous voulez dire, là?

● (19 h 30) ●

**M. Cousineau:** En remplacement de pièces de motoneige. Quelqu'un qui a une motoneige de cinq ans avec un vieux moteur deux-temps, avec un moteur deux-temps polluant, mais, s'il y avait un programme mis en place par l'industrie pour remplacer juste le moteur, peut-être que là... Non, non, bien je lance ça comme ça là, je... Ce n'est pas si fou que ça, là. Ça, c'est ma première question.

Ma deuxième question... Là, écoutez, en tout cas, méditez là-dessus. Ma deuxième question, c'est concernant...

je veux revenir sur les heures. Moi, j'ai été préfet de la MRC des Laurentides, en tout cas j'ai suivi beaucoup de dossiers dans la MRC des Laurentides lorsque j'ai été préfet, puis c'est une... c'est une MRC qui est très, très, très en urbanisation, même si c'est une MRC qui est en pleine zone de villégiature. Mais, vous savez, on regarde le projet de loi de la façon qu'il est construit puis on dit: Bien, pour les heures de minuit jusqu'à 6 heures, c'est l'interdiction partout à travers le Québec, puis ce serait aux MRC de se soustraire de cette obligation-là. Vous ne pensez pas que nonobstant... laissons de côté, là, le fait que le Wyoming puis les autres provinces... ça, c'est un argument, à mon avis, qui ne tient pas.

Parlons juste du Québec, là. Alors, si on dit... si je vous dis, moi, là, que cette façon de présenter le projet de loi, ça amène de la discussion au sein d'un conseil des maires, et puis ça provoque une discussion qui est saine, et puis, là, les maires vont décider en assemblée de conseil des maires de prendre la décision si, oui ou non, on lève l'interdiction. Vous ne pensez pas que c'est sain, ça, d'avoir une discussion comme ça au sein d'un conseil des maires?

**M. Boucher (Patrick):** Oui. Comme je trouverais aussi sain qu'un gouvernement dise à un conseil des maires: Nous vous confions la décision d'appliquer ou non des couvre-feux. Je pense que les mêmes discussions se retrouveraient autour des tables de MRC. Ça fait que c'est comme je vous dis, on peut prendre le problème à l'envers. Vous, vous dites: Je vous impose le devoir de vous y soustraire, puis, moi, je vous dis: Donnez-leur le droit d'appliquer ou non. Écoutez, c'est juste dans la forme, là.

Mais je vous donne l'exemple de... Oui, peut-être que, pour vous, c'est farfelu ou ça n'a pas de valeur, l'argument, mais, moi, je pense que, quand on parle de neuf autres provinces puis de tout le Snow Belt américain, moi, je ne pense pas qu'ils ont des législatures pas plus folles qu'il faut. Je pense que, si, eux, de toutes ces provinces-là, mais surtout États américains, parce que les provinces, il n'y en a même pas, d'exemple de couvre-feu, mis à part un territoire du Nord-Ouest, une localité de 500 habitants, là... je vous dis juste que... eux, ce qu'ils ont juste découvert, c'est que finalement les couvre-feux, ça devait être sectoriel.

Prenez le Vermont, 95 % des sentiers sont ouverts, il y a juste huit tronçons bien précis qu'ils ont dû fermer. Moi, ce que je vous dis puis ce que les motoneigistes du Québec se demandent, c'est: Pourquoi à la base dire par défaut: je vais fermer le Québec au complet ou une MRC au complet, quand, dans la vraie vie, dans la réalité, c'est sectoriel? S'il y a réellement...

Puis prenez la ville de Sault Ste. Marie, Michigan, qui à l'époque, en 2004, applique un couvre-feu à 11 heures et, à la demande même de ses citoyens et de ses commerçants, trois ans plus tard, vont exiger d'un conseil de ville d'allonger le couvre-feu à 1 heure du matin, pourquoi? Parce qu'ils se rendent compte que, eux, ils venaient de perdre des investissements touristiques des motoneigistes puis des touristes.

**Une voix: ...**

**La Présidente (Mme Doyer):** Non, je ne permets plus, malheureusement, M. le député de Bertrand. Mais, peut-être, si c'est une minute... M. le député de Johnson, question, 30 secondes, réponse, 30 secondes. Je sais que c'est un exploit de vous demander ça, vous êtes capables.

**M. Boucher:** Donc, j'y vais?

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui.

**M. Boucher:** O.K. Bien, écoutez, je vais utiliser mes 25 secondes restantes, hein? Vous avez parlé de vos craintes quant à l'applicabilité d'une éventuelle réglementation sur le couvre-feu, là. Est-ce que vous pourriez... est-ce que vous pourriez nous en dire un peu plus ou même peut-être déborder sur — on ne peut pas trop déborder, là — mais sur les problématiques que vous connaissez déjà quant à l'applicabilité de la réglementation qui existe?

**M. Boucher (Patrick):** Bien, absolument. Regardez, je vais juste vous dire... puis ça, c'est... moi, je suis allé... j'ai les données de la Sûreté du Québec, c'est environ 155 motoneiges pour 350 policiers formés. 150 motoneiges de la SQ au Québec pour sillonner les 33 000 km, 350 policiers formés. Bien, c'est quoi qu'on veut, là? Est-ce qu'on veut que 7 millions de Québécois regardent dans leurs fenêtres la nuit? Tu sais, en quelque part, là, l'application de cette loi-là, si vous l'appliquez à des grands territoires, des immunités de nuit, là, il faut aussi se poser la question: comment on l'applique. Je veux dire, c'est pour ça que, nous, on dit: S'il y a des couvre-feux à mettre, mettons-les aux endroits problématiques. Quand le ministère des Transports ferme un pont, c'est parce qu'on le répare, vous ne le fermez pas pour le fun.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Boucher. Alors, nous allons donner la parole au député de Beauce-Nord. M. le député de Beauce-Nord, vous avez 4 min 30 s.

**M. Grondin:** Merci, Mme la Présidente. Est-ce que je vais... Bonjour, pour commencer. Est-ce que vous avez des indications... Comment est-ce qu'il y a... Des tracés, comment est-ce qu'il y en a, le pourcentage des tracés qui sont en pleine forêt, en plein champ concernant... où les problèmes, c'est alentour des habitations. Mais, moi, selon moi, j'en fais de la motoneige, j'ai fait du VTT, puis souvent on est plus dans le bois qu'à côté des résidences. Alors, on essaie de régler un problème pour peut-être 10 % des tracés. C'est-u mon interprétation?

**M. Boucher (Patrick):** Vous avez tout juste, monsieur, puis je suis content de vous entendre, parce que vous dites vous-même être un utilisateur, puis c'est souvent cette réalité-là qui manque à certaines personnes. Quand on la fait, la motoneige ou le quad, ces gens-là se rendent compte qu'on circule la plupart du temps dans la nature. Absolument vrai. Puis, quand on est en zone urbaine, c'est souvent en approche de services, comme vous le mentionnez, puis c'est apprécié d'un paquet de villages au Québec qui, sans l'économie de la motoneige l'hiver, de toute façon... Demandez-leur de se mettre en couvre-feu, quand leur voisin aura la possibilité de ne pas y être. On viendra créer des injustices au niveau touristique puis ça va être... En plus, comme je vous dis, au niveau de l'application, comment vous voulez planifier des voyages en motoneige quand je vous donne une carte qui a l'air d'une courtepoinette: fermé, fermé, ouvert, fermé? Appliquons, comme... Je sais qu'on n'aime pas entendre parler de l'exemple du Vermont, mais pourtant... Moi, je suis juste à 100 km de leur frontière, puis je pense qu'ils sont aussi bons que nous autres pour voter des lois.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Beauce-Nord.

**M. Grondin:** Moi, je sais que, dans mon comté, on regarde beaucoup pour faire des liens entre, justement, les États-Unis, les amener chez nous, avec leurs... leurs touristes motoneige et VTT parce que c'est des touristes payants pour nous autres. Et puis c'est sûr qu'il faut... il faut... Moi, je pense qu'il faut faire attention où on va mettre des règles. Mais je trouve que l'idée de M. le ministre, par contre, de faire des Trans-Québec où on n'aurait pas de limite de temps est une des meilleures idées. Là-dessus, au moins, on ne pourrait pas dire à...

**Une voix: ...**

**M. Grondin:** Trans-Québec, là, tu sais, on pourrait... J'imagine que, sur un lien comme ça, on n'irait pas mettre une heure d'arrêt, là.

**Une voix: ...**

**M. Grondin:** Bon. Parce que je pense que ça va être peut-être l'avenue qu'il va falloir regarder.

Et puis je pense, moi, que de mettre ça aux MRC, je trouve ça encore un peu bizarre, parce que, je le sais, on part en motoneige puis... Moi, je vais partir de la Beauce, puis on peut aller prendre un randonnée en Gaspésie. On en traverse plusieurs, MRC, là.

**M. Boucher (Patrick):** Absolument. Puis, dans l'étude sur le bruit, là, qui est passée sous silence — je ne veux pas faire des jeux de mots plates, là, mais ils l'ont sortie au mois de juillet, l'étude sur le bruit, de l'Institut national de santé publique — regardez le nombre de passages de motoneiges sur les 216 endroits vérifiés, là, c'est dans 15 régions... 15 municipalités différentes; ce n'est même pas 0,5 passage à l'heure la nuit, là, c'est... Il y a même des sentiers qui n'en ont pas eu du tout, des passages. Est-ce qu'on doit exagérer puis amplifier un problème qui est, comme vous dites, quand même mineur? Appliquons vraiment les interdits aux endroits où ils seront utiles. Je me répète peut-être, mais c'est ce qu'on recommande.

**M. Grondin:** Remarquez que c'est mon approche, moi aussi.

**M. MacMillan:** ...dise, là, ça n'a pas été passé sous silence, c'est sur le site du ministère de l'Environnement.

**M. Boucher (Patrick):** Oui, mais, je veux dire, au niveau des journalistes... Je parle au niveau des journalistes...

**Des voix: ...**

**M. Boucher (Patrick):** O.K. Bien, je vous l'explique, M. MacMillan. «Sous silence» parce qu'on a parlé du... ils parlent du P'tit-Train-du-Nord, ils parlent du P'tit-Train-du-Nord, un événement de 2004, puis on a une étude qui vient dire que moins de 8 % des riverains interrogés, là, dans cette étude-là se sont sentis réellement incommodés. Donc, on pourrait revirer ça à l'envers, puis c'est... c'est une très forte majorité des citoyens riverains qui ont dit qu'ils n'étaient pas incommodés du tout par le passage des motoneiges.

**M. MacMillan:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** Le temps appartient au député de Beauce-Nord, M. le ministre.

**M. Grondin:** J'ai juste une autre réflexion. C'est que, moi, j'ai un logement ici, à Québec, là, puis, si je sors de mon châssis sans faire attention, je tombe dans le centre de la rue. Puis, en pleine nuit, il passe des vans puis il passe des trucks, puis il me semble que je suis capable de vivre avec ça. Puis, c'est drôle, l'hiver, je ne les entends même pas, les châssis sont fermés. Puis on va passer avec un skidoo, avec un quatre-temps, puis on va faire des plaintes? Moi, je ne le sais pas, là. Est-ce que je vis sur la bonne planète?

**M. Boucher (Patrick):** Bien, c'est ça. C'est ça. Bien, c'est ça que je vous dis. Est-ce qu'on va faire aussi... Demandez au citoyen qui, comme vous dites, reste en bordure des autoroutes. Dans les grands centres comme Montréal, le bruit, il est présent partout. Toute activité humaine, à un moment donné, génère un peu de bruit. C'est de trouver aussi le juste équilibre. Mais est-ce qu'on doit fermer la province, la nuit, au complet?

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, c'est terminé. C'est terminé. Je vous arrête, tout le monde. Et je veux vous saluer, Mme Fredette, M. Boucher. Merci de votre présentation et, je dirais, de la qualité de vos échanges avec les membres de la commission.

Je suspends quelques instants.

*(Suspension de la séance à 19 h 39)*

*(Reprise à 19 h 42)*

**La Présidente (Mme Doyer):** ...associations touristiques régionales associées du Québec, qui est accompagné de M. Gérard Boivin, consultant dans le dossier de la motoneige. Alors, bienvenue en commission. Vous avez 15 minutes pour nous faire votre présentation avant les échanges avec les parlementaires. À vous la parole, messieurs.

#### **ATR associées du Québec inc. (ATRAQ)**

**M. Carrier (Jocelyn):** Merci, Mme la Présidente. Permettez-moi d'abord de saluer M. le ministre délégué aux Transports et les parlementaires qui sont ici. J'en connais déjà quelques-uns. On s'est déjà rencontrés. Alors, on a participé jusqu'à maintenant à peu près à toutes les commissions parlementaires concernant ce sujet-là. C'est un sujet qui nous intéresse beaucoup parce que... deux raisons pour ça: l'industrie touristique est une industrie extrêmement importante au Québec; l'industrie touristique de la motoneige et des quads est également très importante. Et c'est des retombées économiques pour l'ensemble des régions du Québec. Et ça, pour nous, c'est à peu près ce qui nous donne... et ce qui nous donne la raison pour laquelle on participe à ces débats.

Je voudrais également vous dire que cette industrie est la survie de plusieurs commerces, de plusieurs villages ruraux, qui permettent aussi, produits motoneige et quad, de maintenir des restaurants, des dépanneurs ouverts, des

stations de service, de soutenir l'économie, pas nécessairement d'une grande ville, mais de soutenir l'économie des villages, des régions du Québec. Alors, pour nous, c'est extrêmement important qu'on intervienne dans ça, dans ce projet-là. On est intervenus il y a quelques années, on est intervenus au printemps, et on constate, ce soir, que le document que nous avons entre les mains, qui est le projet de loi n° 121, fait... C'est un compromis. On le voit, nous, comme un compromis.

D'emblée, on peut vous affirmer ce soir qu'il nous convient. Mais d'emblée aussi on peut vous dire qu'on a certaines réticences et qu'on aurait aimé autre chose à certaines places. Par contre, si le projet de loi était adopté tel quel, avec les MRC, là, qu'on a parlé tantôt, et quelques modifications, on serait capables de vivre avec.

Nous allons intervenir ce soir sur trois points bien précis. C'est évident qu'on ne parlera pas nécessairement de tous les chiffres que vous avez entre les mains — et je pense que vous avez notre présentation entre vos mains — de tous les chiffres des retombées économiques, des taxes, de l'importance de ce produit dans les villes et villages de notre Québec, des revenus fiscaux pour les différents paliers de gouvernement également, et l'ensemble des jobs. On parle de 14 400 emplois directs ou indirects.

On peut affirmer d'entrée de jeu aussi que c'est une industrie, quad et motoneige, qui est basée davantage sur le Québécois et la Québécoise, c'est-à-dire sur sa volonté de réussir des choses, sur le bénévolat. Alors, je pense qu'il ne faut pas oublier aussi que les gens qui oeuvrent dans ce secteur, ce sont en grande partie des bénévoles, et ils méritent d'être soutenus. On va intervenir probablement ce soir sur les séparations, les distances séparatrices. On va intervenir également sur le moratoire puis on va intervenir sur les heures d'ouverture. C'est les points que, nous, on veut intervenir dans ce débat. Alors, on va vous faire grâce de parler d'augmentation des amendes, on va vous parler de... aussi d'un produit vert, des fabricants qui de plus en plus produisent des véhicules moins polluants, et on le sent et on le voit, ayant participé à d'autres tables.

D'entrée de jeu, je dois vous dire que vous avez eu une excellente idée de mettre en place et de maintenir en place les tables de concertation, les tables régionales. Je pense qu'ils ont fait un excellent travail. Oui, c'est long, oui, on avait prévu que ces tables-là arrêteraient à un moment donné. Mais, pour avoir participé à quelques rencontres d'une table, en tout cas chez nous, en Abitibi-Témiscamingue, je m'aperçois que la concertation envers les intervenants autour de ces tables est... c'est long, c'est plus long qu'on pensait, parce que tout le monde est assis là. Et ces tables de concertation, je pense qu'elles sont extrêmement importantes, qu'il faut qu'elles soit maintenues — et je dis entre parenthèses, je n'ai pas consulté mon consultant — et le plus longtemps possible, parce que c'est là qu'il se passe les vraies affaires, je pense.

Les distances séparatrices entre les sentiers et les résidences, eh bien, on salue le compromis qui a été fait. Parce qu'à partir des premières consultations, des premiers documents qui circulaient, c'était rigide, c'était 100 mètres, c'était 30 mètres, et c'était pour tous les sentiers. Et on s'aperçoit que les mesures d'atténuation qu'il va y avoir, bien ça sera le 100 mètres, oui, pour les nouveaux sentiers, et on semble vouloir définir c'est quoi, un nouveau sentier. Donc, pour nous, le déplacement d'un sentier existant sera soumis aux 30 mètres, et ça aussi, ça fait notre affaire. Et je pense que la table de concertation à laquelle j'ai participé sont entièrement d'accord avec ça.

Et les touristes? Les touristes qui nous concernent, nous, en tout cas, c'est beaucoup ça pour lequel on est ici, les touristes vont sûrement s'habituer, s'acclimater à ces nouvelles normes, à ces nouvelles mesures, parce qu'ils sont probablement moins touchés. Je dois vous dire que ce n'est pas eux autres qui les font, les sentiers; ce n'est pas nécessairement les touristes. Alors, que les bénévoles travaillent dans le sens des nouvelles distances séparatrices, je pense que, d'après les consultations que, nous, on a eues à l'interne, on est capables de vivre avec ça.

Les heures de circulation. Je dois comprendre que c'est un compromis. Je dois comprendre que c'est un compromis que les gens ont dû faire autour de cette table. C'est certain que, nous, de l'industrie touristique, on aurait aimé, au point de départ, 24 heures par jour, les sentiers ouverts. Et, là où ça créait des problèmes, j'entendais tantôt les associations de motoneige qui disaient à peu près la même chose, qu'ils disaient: Bien, les régions que ça les fatigue, le 24 heures, ou les régions que ça dérange pourraient, au niveau des MRC par exemple, d'avoir un consensus pour restreindre les heures. Moi, je pense que ça, ça aurait été dans un monde idéal, si on aurait pu dire: O.K., c'est 24 heures par jour, comme nos voisins, parce qu'il faut penser qu'on travaille aussi, en tourisme, avec le Nord-Est des États-Unis, avec l'Ontario, avec le Nouveau-Brunswick et avec le Nord-Est des États-Unis puis l'Ontario, nous autres, en tout cas, c'est bien important. Alors, il faut avoir une certaine cohésion.

Le résultat, pourquoi qu'aujourd'hui on dit: Écoutez, le projet de loi, tel qu'il est, avec d'autres mesures qu'on a entendues tantôt de la part de M. MacMillan, que les décisions se prendraient, à la concertation, au niveau des MRC, moi, je pense qu'on est capables de vivre, parce que, déjà, la table de concertation dans ma région, on est prêts, on est prêts à préparer quelque chose pour dire qu'en Abitibi-Témiscamingue ça soit ouvert 24 heures par jour sur l'ensemble du territoire.

● (19 h 50) ●

Un petit bémol qui nous accroche cependant, c'est comment avoir une cohésion avec nos régions voisines. Si, par hasard, une MRC de l'Outaouais, par exemple, mettait les fermetures à minuit, on aurait probablement des problèmes avec ça. Remarquez bien que j'ai pris l'Outaouais parce que ce sont nos voisins aussi, là. Et on aurait sûrement des problèmes avec ça. Mais je pense qu'on est capables de se parler puis on est capables d'arriver à un consensus, donc, même si, cette mesure-là, on aurait aimé l'inverse; on aurait aimé carrément l'inverse, 24 heures par jour, puis, les municipalités ou les MRC que ça ne fait pas leur affaire, suite aux consultations des tables de concertation, d'en arriver à la fermeture sur des tronçons bien précis. Mais ça, on verra.

Maintenant, après consultation, nous, on pense qu'on est capables de vivre avec ça et qu'on est capables, avec les gens des régions, avec les MRC, avec les conférences régionales des élus et les tables de concertation, d'arriver à quelque chose de potable et que... je ne pense pas qu'on arrive dans des culs-de-sac, à un moment donné, d'arriver dans une MRC, ça ferait à minuit puis on ne le savait pas, je pense que ça ne devrait pas arriver.

Donc, pour nous, cette partie-là du projet de loi, même si elle n'est peut-être pas ce qu'on voulait, ce qu'on aurait désiré au point de départ, je pense qu'on est capables de travailler avec. Et, à ce qu'on me dit aussi, ce qu'on m'a dit: Ça fait partie d'un consensus qui nous a amenés peut-être

à l'acceptation d'un moratoire, qui est peut-être la partie... le coeur du projet de loi qui s'en vient, la prolongation du moratoire, et surtout les comités de traitement de plaintes, de médiation. Je pense que cette partie-là, pour nous, elle est extrêmement importante, et elle est importante aussi pour les produits, pour l'organisation de la motoneige dans chacune des régions du Québec.

Même si plusieurs intervenants disent que c'est de restreindre, peut-être, des droits de certains individus, ce moratoire, je pense que c'est peut-être le prix à payer pour avoir la paix, pour aussi être capables de répondre par une médiation aux inquiétudes des citoyens, aux inquiétudes aussi des clubs de motoneige qui se les posent, ces questions-là. Donc, le moratoire était pour nous quelque chose d'important, même si intérieurement chacun se dit: C'est restreindre des droits. Mais c'est restreindre des droits, mais je pense que, les parlementaires, vous avez fait un beau bout de chemin en parlant de médiation, en parlant de concertation et en remettant les rapports de la médiation au ministre, qui, lui, devra trancher en dernier. Je pense que ça, pour nous, c'est important qu'on s'en aille vers ça pour sécuriser le produit motoneige et quad dans les régions du Québec.

On conclut en disant... j'oserais mettre un chiffre, que 99 % de ce document nous convient. On a des bémols. On est capables de travailler à l'intérieur de ça. Si, demain matin, il passait tel quel, il y aurait des inquiétudes probablement, mais on a un an pour le mettre en place avec les tables de concertation. Donc, moi, ce que je retiens, c'est la souplesse au niveau des heures d'ouverture, le maintien des tables de concertation et le moratoire, avec les comités pour traiter les plaintes, pour faire une sorte de médiation.

Et, pour nous de l'industrie touristique, je pense que c'est important, que ce soit quad, que ce soit motoneige, que ce produit-là soit sécurisé, pas nécessairement pour cette année, pour les années à venir. On connaît déjà assez de difficultés actuellement. On espère que ça va se régler, aussi, et qu'on aura une excellente saison motoneige et quad au Québec.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci beaucoup, M. Carrier. Alors, nous allons débiter un échange avec M. le ministre, les parlementaires du gouvernement, pour une période de 22 min 30 s.

**M. Carrier (Jocelyn):** ...que plusieurs questions vont être répondues par monsieur le consultant.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui. Vous me ferez signe aussi, qui veut intervenir, pour gérer les droits de parole. Alors, M. le ministre.

**M. MacMillan:** Oui, Mme la Présidente, merci. M. Carrier, je vous salue personnellement, pour commencer, un homme qui dans le touristique est d'une expérience qui n'est pas achetable, dans mes mots à moi. Et, M. Boivin, bienvenue. Assister à notre consultation, notre deuxième consultation depuis le mois de mars 2010, et je pense qu'on doit le dire, on est à l'écoute des gens qui sont impliqués directement, comme vous, l'association touristique régionale associée du Québec.

M. Carrier, vous mentionnez vos inquiétudes, là. Vous avez fait un tour de votre mémoire, là, mais parlez-moi directement, là, de vos inquiétudes à vous. «À vous», je parle de l'association, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Carrier?

**M. Carrier (Jocelyn):** Mes inquiétudes à moi, c'est peut-être, comme président des Associations touristiques associées du Québec, c'est peut-être que le moratoire qui est en place... que vous voulez mettre en place, qu'il y ait beaucoup de gens qui profitent de cette situation-là pour régler des problèmes qui sont peut-être en dehors des problèmes vécus au jour le jour. Moi, je pense que c'est un danger qu'on a. Et la seule sécurité que j'ai dans le moratoire, c'est probablement les tables de médiation, où le ministre se garde le droit, le ou la ministre se garde le droit de nommer un médiateur, et que c'est le ministre ou la ministre qui va recevoir le rapport de médiation, pour essayer de moduler les réponses qu'il peut y avoir là. Ça, le moratoire, pour moi, c'est peut-être un point qui m'inquiète. Par contre, je pense qu'il n'est pas écrit tout au complet, il y a encore des choses qui peuvent être modulées à l'intérieur de ça. Vous savez, on joue avec les droits des individus, on joue avec les droits des gens, c'est peut-être une inquiétude qu'on a, mais peut-être...

**M. MacMillan:** Juste pour clarifier pour tout le monde, là. Quand vous parlez de moratoire, vous parlez d'immunité, là.

**M. Carrier (Jocelyn):** Oui, excusez. Immunité. Merci de me l'avoir...

**M. MacMillan:** Non, non mais ce n'est pas...

**M. Ouellette:** C'est important, là. C'est un moratoire spécifique.

**M. Carrier (Jocelyn):** Alors, c'est ça, l'inquiétude que nous avons. Et l'autre inquiétude...

**M. MacMillan:** Votre inquiétude, c'est que ce n'est pas assez strict, ou ce n'est pas assez long, ou c'est... parce que... c'est quoi exactement, là? Vous, là, si vous étiez assis ici, là, à ma place, là, quand on parle d'immunité, mais comme un homme d'expérience en tourisme? Puis, chez vous, on le sait, le nombre de kilométrage de pistes de motoneige ou de quad que vous avez en Abitibi-Témiscamingue, vous feriez quoi à ma place?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Carrier.

**M. Carrier (Jocelyn):** Moi, je pense que je laisserais le projet de loi tel quel. On va le vivre et on regardera par la suite s'il y a des abus, parce qu'il se peut qu'il y ait des abus, quand on parle de médiation, quand on parle que les citoyens peuvent porter plainte, qu'il va y avoir tout de suite des comités de médiation qui vont se mettre en place. Est-ce qu'il y aura des abus? C'est peut-être une crainte et qui viendrait peut-être briser l'objectif que se donne ce comité, cette médiation. Maintenant, c'est bien personnel, je ne connais pas le reste du Québec là-dessus, mais il se peut qu'il y en ait qui en profitent pour bloquer, si vous voulez, ce système de médiation qu'il peut y avoir.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Carrier.

**M. MacMillan:** Alors, c'est un...

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

**M. MacMillan:** C'est un message que vous nous envoyez: qu'il est important qu'on aille jusqu'à temps qu'on puisse prouver que l'immunité, on n'en a pas de besoin. Autrement dit, on doit garder l'immunité là pour... pour...

**M. Carrier (Jocelyn):** Oui.

**M. MacMillan:** Est-ce que je pourrais aller jusqu'à dire qu'on ait une transquébécoise, puis qu'après ça on n'aurait plus besoin, de l'immunité, là?

**M. Carrier (Jocelyn):** Je pense que l'idéal... nous, ça fait plusieurs années qu'on travaille sur une transquébécoise, ou des sentiers Trans-Québec, alors je pense que c'est peut-être une des solutions.

**M. MacMillan:** Vous avez 3 600 km de pistes...

**M. Carrier (Jocelyn):** Oui.

**M. MacMillan:** ...en Abitibi-Témiscamingue, c'est beaucoup...

**M. Carrier (Jocelyn):** C'est presque tout le Québec.

**M. MacMillan:** ...alors vous connaissez ça. Est-ce que, l'hiver... Monsieur, oups! vous voulez ajouter?

**M. Boivin (Gérard):** Oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, M. Boivin.

**M. Boivin (Gérard):** Oui. Je voudrais peut-être ajouter le fait que, l'immunité, il faut toujours la voir en parallèle avec l'existence et le travail des tables de concertation, O.K.? Les tables de concertation, qui se sont implantées en 2006, là, ils ont comme complètement changé la donne au niveau de cette industrie-là. Avant, les clubs ouvraient des sentiers, les touristes rentraient dans les sentiers, puis c'était fini, il n'y a plus personne... il n'y a personne qui discutait, qui s'associait puis qui comprenait toute la problématique de l'ouverture, de l'entretien et du maintien des sentiers, O.K.?

En 2006, avec les tables de concertation, on a changé la donne. On a assis autour d'une table, O.K., toutes les personnes concernées par la problématique des motoneiges. Pour la première fois, les motoneigistes, les clubs de motoneigistes pouvaient dialoguer puis parler avec les autres personnes concernées au niveau de la motoneige. Et ça, depuis trois ans, ça se fait dans toutes les régions. Ça fait que l'immunité, là, on ne veut pas la séparer du travail des tables de concertation, parce que c'est un tout, ça, puis ça va... ça va permettre aux tables de concertation de poursuivre leur travail pour un autre trois ans. Puis probablement, là, parce que je suis moi-même le coordonnateur de la table de concertation de la région de la Capitale-Nationale, là, donc je connais un petit peu la problématique des tables de concertation, puis probablement que, dans la plupart des régions, dans trois ans, tout ça va être réglé, puis la trans... la Trans-Québec, comme dit M. le ministre, elle va être en place. La trans quoi?

● (20 heures) ●

**M. MacMillan:** Trans-Québec, c'est correct.

**M. Boivin (Gérard):** La Trans-Québec, elle va être... elle va être en place, puis elle va être stabilisée, puis elle va être consolidée. Donc, c'est... Merci.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le ministre.

**M. MacMillan:** Il ne faut pas attendre, non plus, au mois de mai pour passer cette loi-là, hein? J'aimerais vous entendre là-dessus. C'est parce que je ne veux pas mettre de pression sur mon collègue de l'opposition, mais c'est parce que c'est tellement important. La première chose, c'est que je pense qu'on va être capables de régler le problème d'immunité en commençant immédiatement. Et, la deuxième chose, c'est qu'on n'en a pas parlé encore, mais notre 15 \$ qu'on va chercher de plus sur les permis, c'est ça, là, c'est... Je hais ça, ce mot-là, je ne suis pas capable de le dire!

**Une voix:** Immatriculation.

**M. MacMillan:** Les plaques, là, tout le monde va comprendre. En passant, sur les plaques, il y a 4 \$ qui retournent à tous les clubs, si vous voulez, tous les clubs de motoneige du Québec, et on pense que, la première année, ça va nous donner, en infrastructures, 2 millions et plus, alors il faut commencer ça le plus rapidement possible.

Pour chez vous, l'Abitibi, on a des problèmes au moment où on se parle, mais on essaie vraiment, et je veux être clair... qu'il y a beaucoup des gens dans chacune des régions qui veulent avoir de la motoneige au Québec, là, malgré toutes les négociations qu'il y a, là, mais ça continue à négocier, là. Mais... mais on a besoin, pour côté touristique chez vous, qu'on commence le plus rapidement possible à travailler sur la transquébécoise. Alors, nous, on va suggérer, si on peut convaincre ou le faire, j'espère, unanimement, de commencer immédiatement, au 1er janvier, travailler, et on va regarder la possibilité d'avoir peut-être des projets pilotes.

Est-ce que vous pensez que la table de concertation, chez vous, conjointement avec notre table consultative qu'il faut impliquer, qui est à Québec, permanente, qu'on pourrait... ou ce serait une région qu'on pourrait parler d'un projet pilote qui, dans la prochaine année, l'an prochain, qu'on regarderait les possibilités: comment on pourrait avoir une transquébécoise, disons, qui commencerait chez vous ou ailleurs, là, deux ou trois régions au Québec? Comment vous voyez ça?

**M. Boivin (Gérard):** On n'est pas ici pour le...

**M. MacMillan:** Je sors un peu du sujet, je m'excuse, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** ...

**M. MacMillan:** Je sors un petit peu du sujet, mais je pense que c'est la... La morale de cette histoire, notre projet de loi, c'est qu'au bout de la ligne, si on veut absolument enlever l'immunité, il faut travailler sur la transquébécoise le plus rapidement possible.

Alors, est-ce que vous voyez ça d'un bon œil, avoir des projets pilotes au Québec pour... On dirait: Bien, en Abitibi, c'est la première région, là, qu'on a fini d'avoir des droits de passage, là, à bien des endroits, à 90 %. Il ne faut pas rêver en couleurs, là, mais pensez-vous que ça pourrait être réalisé sur une base d'un an ou deux?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Carrier.

**M. Carrier (Jocelyn):** Je ne suis pas ici pour l'Abitibi-Témiscamingue, je suis ici pour le Québec.

**M. MacMillan:** Je vous le demande pareil.

**M. Carrier (Jocelyn):** Mais je profite de la question pour dire: oui, d'emblée. Je pense qu'on va lever la main, que la table de concertation, l'ayant vécu à quelques reprises, c'est une table qui est prête à se concerter puis à travailler.

Et, à votre première inquiétude, parce que vous parliez du projet de loi, je pense que, la prochaine fois qu'on se rencontrera, ça sera une loi, au Québec, qui vient sécuriser l'ensemble le plus rapidement possible.

**M. MacMillan:** Merci, M. Carrier.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Carrier.

**M. Carrier (Jocelyn):** C'est pour ça... c'est pour ça, Mme la Présidente, qu'on n'a pas voulu amener... mettre beaucoup de conditions, de bémols, de dire: Bon, ça, il faut absolument que ça soit ça. Moi, je vous dis qu'actuellement l'industrie touristique, dans les régions du Québec, la plupart, en tout cas, on est capables de travailler avec un projet de loi comme celui-là. Même si on aurait aimé autre chose à différentes places, on est capables de travailler avec ça.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Carrier. M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci, Mme la Présidente. M. Carrier, M. Boivin, bonjour. Ça ne fait pas longtemps qu'on s'est vus, là, c'était au mois de mars, quand vous êtes venus nous voir à la Commission des transports.

Je vais reprendre votre mémoire, parce que, vous savez, je le mentionnais tantôt à nos collègues, tout ce qui est dit ici sert de preuve contre vous, là, à un moment donné, là. Ça fait que... Et, dans votre mémoire, à la page 4, que vous nous déposez ce soir, dans le bas de la page, vous nous parlez des heures de circulation et vous prenez bien soin de nous spécifier que votre intervention du mois de mars s'était limitée à un point de vue touristique. Bon. Et je suis content que vous... je suis content que nous en parliez, que ça se limitait à un point de vue touristique, parce que j'avais pris en note de revenir sur votre mémoire du mois de mars, où, noir sur blanc, à la page 8, vous nous suggériez une fermeture de 23... entre 23 et 6 heures.

Je note aussi, puis n'avez pas eu le temps de nous en parler, puis c'est pour ça que je veux vous donner le temps de nous le spécifier, là, parce que l'association touristique régionale, je pense que c'est très, très, très important, c'est beaucoup de sous dans l'industrie touristique. Et, à votre mémoire, et parce que le temps vous manqué, vous nous avez rajouté une annexe où vous reprenez mot pour mot cette affirmation du 22 mars où est-ce que vous aviez spécifié, votre annexe 1, là, à la page 7, vous reprenez mot pour mot ce paragraphe 4 là de la page 8 de votre mémoire du mois de mars et vous nous décortiquez, et — c'est pour ça, on est en commission, et pour les besoins des gens qui nous écoutent et de la multitude de motoneigistes particulièrement et de gens qui font des... qui circulent sur des véhicules hors route — je veux vous entendre. Parce que vous nous avez fourni une explication où vous nuancez votre position. Dans mon ancienne vie, je dirais: Coupable avec explications, là.

Mais vous prenez la peine de nous nuancer, à l'annexe 1 de votre mémoire de ce soir, votre position. Maintenant, je vais vous demander de verbaliser la nuance que vous apportez, qui est très importante. Parce que vous vivez quand même avec le projet de loi, mais, puisque vous avez apporté une nuance, je vais vous donner l'opportunité de nous l'expliquer, cette nuance-là, qu'est-ce qui fait que vous nuancez et que vous avez pris position en fonction d'éléments, je pense, qu'au mois de mars peut-être vous n'aviez pas complètement, ou qu'il y a peut-être des gens qui ont pu vous sensibiliser, là, suite à ça. Ça fait que je veux vous entendre là-dessus, particulièrement sur votre annexe 1 de votre mémoire de ce soir.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Carrier.

**M. Carrier (Jocelyn):** Je vais commencer, je vais laisser M. Boivin répondre après plus en détail. Je n'étais pas là au mois de mars, alors je m'en lave les mains! Mais il reste un fait, c'est que... oui...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Une voix:** Pas coupable!

**M. Ouellette:** Ah! vous êtes coupable in absentia, d'abord.

**M. Carrier (Jocelyn):** Mais je dois vous dire que, oui, ça a évolué, notre position a évolué, puis on s'est aperçu rapidement, avec les tables de concertation, avec une consultation beaucoup plus large que l'industrie touristique, qu'on ne pouvait pas, même si ça, ça faisait notre affaire, faire bande à part. Et on a réévalué notre position. Et je pense qu'aujourd'hui ce que je vous soumetts... oui, on l'a mis, parce qu'on voulait être capables de s'expliquer aussi et de vous dire qu'on n'est pas en contradiction, que, pour l'industrie touristique, oui, mais, quand on revient dans nos régions et qu'on a des travailleurs qui travaillent dans les mines et qui finissent à 11 heures le soir, ils veulent aller faire de la motoneige aussi, même si c'est la nuit, puis ils veulent en faire, donc ça nous a ramenés un peu à dire: O.K., lâchons, là, tourisme puis pensons industrie motoneige et quad. Et je laisse Gérard continuer.

**M. Ouellette:** ...mars, M. Boivin?

**M. Boivin (Gérard):** Oui, j'étais là au mois de mars.

**M. Ouellette:** Vous étiez là? O.K.

**M. Boivin (Gérard):** C'est bien moi qui l'ai présenté.

**M. Ouellette:** Ah! O.K., merci.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Boivin.

**M. Boivin (Gérard):** Oui. Effectivement, au mois de mars, il faut se souvenir qu'au mois de mars le délai de consultation n'a pas été très long. Donc, de retourner dans nos régions, de faire l'ensemble de la discussion, tout ça, on est allés dans cette position-là du point de vue touristique, on a commencé en disant «du point de vue touristique».

Sauf qu'on s'est rendu compte que la motoneige touristique, elle ne peut pas se dissocier de l'industrie de la motoneige ou du quad, elle ne peut pas se dissocier de tous ceux qui pratiquent la motoneige et le quad au Québec. Ceux qui partent de l'Abitibi puis qui descendent en Gaspésie ou qui vont au Saguenay—Lac-Saint-Jean, c'est aussi des touristes, mais c'est aussi des motoneiges locaux.

Donc, puis on a eu aussi plusieurs commentaires des régions, en particulier les régions frontalières, O.K., qui nous ont dit: Un instant, là! Du point de vue touristique, mais du point de vue utilisation locale de la motoneige, là, c'est important aussi, la question de la fermeture ou l'ouverture la nuit.

Donc, ce qui nous a amenés, suite à une rencontre de l'ensemble des ATR concernées, récemment, au mois de septembre, ce qui nous a amenés à atténuer notre position du mois de mars, et ce document-là, d'ailleurs, on l'avait fait parvenir au ministre, là, il y a quelques semaines. L'industrie touristique de la motoneige, dans le fond, ça fait partie de l'industrie de la motoneige et de la pratique de la motoneige. Et tout motoneigiste, là, qui va à plus de 40 km de chez eux avec sa motoneige, c'est, du point de vue de la définition, un touriste. Donc, c'est ça, on a fait la réflexion qu'on n'avait pas eu le temps de faire au mois de mars.

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

● (20 h 10) ●

**M. Ouellette:** Donc, maintenant, c'est pour les galées, et là, vous étiez là, M. Carrier n'y était pas. Et je comprends que, dans le transfrontalier... parce que, dans une autre vie, j'ai commencé ma carrière au Témiscamingue, et je reviens au bar de mon collègue de Chapleau, tantôt, on fermait plus tard au Québec, et nous avions une faune différente dépassé minuit ou 1 heure le soir, ça fait que ce n'est pas juste à la sortie des mines, il y a beaucoup de voyages transfrontaliers qui se font, puis ce n'est pas d'hier.

Dans votre mémoire, aussi, vous avez pris la peine de mentionner qu'en plus d'être d'accord en grande majorité avec les mesures, toutes les mesures de sécurité routière, le fait de... de la signalisation des sentiers, je comprends que ça va augmenter au niveau du tourisme, et ça ne peut pas faire autrement que d'aider la présentation du produit, à attirer des gens, etc. Vous avez parlé de, pour ce qui est des amendes, l'augmentation des amendes pour les comportements délinquants, la circulation aux alentours des résidences, là, le 100 mètres, réduire la vitesse, etc.

En partant du moment où vous en avez parlé, vous voyez l'ensemble de ces mesures-là comme une bonne chose pour civiliser encore plus, ou faire en sorte de responsabiliser encore plus une industrie. Et c'est toujours comme ça. Et, 90 %, c'est toujours le même chiffre, 90 % de l'industrie n'a pas besoin d'être civilisée. C'est toujours le pour le 10 % qui fait qu'on impose des mesures ou qu'on arrive dans un projet de loi avec des mesures plutôt restrictives. Mais, le fait que vous en parliez dans votre mémoire, puis je veux aussi vous donner l'opportunité de nous conforter dans votre position là-dessus, vous voyez d'un très bon oeil toutes ces mesures-là qui sont dans le projet de loi, là, autant la responsabilisation des propriétaires de VHR, augmentation des amendes, baisse de la vitesse, etc., quand vous êtes plus ou moins près des différents établissements.

Vous en avez parlé. Donc, je prends pour acquis que vous êtes d'accord avec la position... je veux dire, avec le

projet de loi n° 121 là-dessus. Puis j'aimerais vous entendre. Vous aviez des remarques additionnelles à nous faire relativement aux remarques que vous avez faites dans votre mémoire.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Carrier.

**M. Carrier (Jocelyn):** Bien, moi, je pense que le produit motoneige, c'est tout de même une activité qui est récente, récente dans le temps. Ça ne fait pas... Ce n'est pas comme l'automobile, 75 ans, 80 ans, qu'on fait de la motoneige au Québec, c'est une industrie qui est récente. C'est une industrie qui essaie également... C'est un produit qui essaie de se discipliner, de plus en plus qui se discipline. Je fais des farces des fois en disant: Il y a 15, 20 ans, on faisait du skidoo: péjoratif, n'importe où, sur les terres publiques, n'importe où, on faisait du skidoo. Et, aujourd'hui, on fait de la motoneige. Et, dans mon esprit à moi, ça veut dire que c'est un produit qui commence à se civiliser, c'est-à-dire à s'intégrer, à s'intégrer aux communautés avec lesquelles il doit travailler puis il doit collaborer. Que ce soient des villes, des villages, que ce soient des citoyens, que ce soit proche d'un HLM, d'un centre hospitalier, on doit se civiliser. Et je remarque qu'on commence de plus en plus à le faire. Donc, les mesures qu'on retrouve dans le projet de loi, l'augmentation des amendes, ça suppose aussi, dans ma tête à moi, plus de sécurité, plus de gens qui vont surveiller, parce qu'il y aura toujours des gens qui seront délinquants.

Il faut se rappeler aussi que c'est un produit qui a beaucoup de... qui a beaucoup de punch, c'est-à-dire qu'il est glamour. C'est intéressant, c'est le fun, ça fait du bruit, et on se promène, puis c'est intéressant. Donc, qu'on vienne — je n'emploierais pas le mot, mais — le civiliser, mais civiliser un peu sa pratique par des mesures très fortes... J'ai encore une inquiétude: Est-ce qu'on aura les moyens de faire appliquer ces mesures-là? C'est tout, là. Et je pense que, ça, c'est nécessaire, c'est important que ça se fasse. Il faut que ça se fasse. Je ne sais pas, Gérard, si tu veux compléter?

**M. Boivin (Gérard):** Oui. Mais je veux juste rajouter une chose. C'est qu'effectivement des mesures coercitives, je pense que c'est nécessaire, là, l'homme étant ce qu'il est, incluant la femme. Mais... Oui, oui. Mais il faut mettre ça en parallèle aussi avec le fait que... Puis là, je vais encore parler... je vais parler d'une mesure positive qui a été mise en place, la formation des guides et des locateurs. O.K.? Donc, les mesures coercitives d'un côté, mais, de l'autre côté, les ATR, qui se sont impliquées avec les ministères du Tourisme puis avec le ministère des Transports pour mettre en place des programmes de formation pour les guides, des programmes de formation pour les locateurs, de sorte qu'en même temps l'industrie va effectivement se civiliser. Mais en même temps tous ceux qui s'occupent de cette industrie-là vont être capables de le faire d'une façon plus professionnelle encore. Ça, c'est lié, ça aussi.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Boivin. Alors, nous allons passer au député de Gouin. M. le député de Gouin.

**M. Girard:** Merci, Mme la Présidente. Je veux remercier M. Carrier puis M. Boivin pour le mémoire qu'ils ont venus présenter aujourd'hui à l'occasion de la commission parlementaire.

Je veux revenir, là, profiter de votre présence ici aujourd'hui, en commission parlementaire, ce soir, pour vous poser une question d'actualité, parce qu'on prend connaissance jour après jour dans les journaux puis dans les différentes régions du Québec des conséquences, là, que les coupes du gouvernement au niveau de l'assurance stabilisation de revenus agricoles. Et je sais que plusieurs de vos membres des associations de motoneigistes craignent les conséquences sur la saison de motoneige. J'aurais aimé vous entendre, vous qui êtes une association qui regroupe les associations touristiques régionales du Québec, vous êtes bien au fait de la situation et des retombées économiques de cette industrie. J'aurais aimé que vous puissiez nous dresser un peu un portrait de vos craintes alors que la saison de motoneige pourra commencer, disons, dans quelque temps. J'aimerais ça vous entendre sur ce sujet-là.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Carrier.

**M. Carrier (Jocelyn):** J'ai beaucoup de craintes de la saison qui s'en vient. J'ai beaucoup de craintes de ce qui peut arriver. Et c'est pour ça que, ATR associées, on a tenu d'abord à rencontrer M. Christian Lacasse la semaine dernière pour avoir un premier dialogue avec l'UPA. J'ai rencontré également, parce que je ne me cache pas, que ça a commencé au Témiscamingue par une coalition d'agriculteurs, au Témiscamingue, très fâchés, très motivés à mettre en place des mesures, c'est-à-dire de boycotter les sentiers de motoneige pour cet hiver, et ça a été d'une région à l'autre. Alors, je les ai rencontrés, cette coalition-là, et je dois vous dire que la question que leur ai posée: Pourquoi vous vous attaquez à l'industrie de la motoneige? Pourquoi vous vous acharnes à l'industrie touristique? Quand le feu est pris dans sa maison, ce n'est pas en mettant le feu dans la maison du voisin qu'on règle mon problème, c'est de lui demander une chaudière d'eau. Et on aurait pu travailler en partenariat avec eux, puis ça, ils l'ont très bien compris.

Maintenant, c'est parti, et on essaie de découvrir c'est quoi, les éléments qui pourraient, dans cette grande loi de réforme qu'il y a eu avec l'ASRA, parce que c'est de ça qu'on parle, et il y a beaucoup de points qui doivent être remis en question. Et je pense qu'après avoir rencontré la coalition Témiscamingue et les représentants de l'UPA dans ma région, j'ai rencontré Christian Lacasse, et on a essayé de discuter avec lui des portes de sortie, parce qu'on sait qu'ils sont en conseil général aujourd'hui et demain et en congrès en début décembre, je crois, et que c'est là que vont se prendre les décisions provinciales.

Oui, il y a des solutions, j'en vois, des solutions, et ce qui m'a amené, cette semaine, à rencontrer la ministre du Tourisme pour dialoguer avec elle et également pour savoir comment on pourrait s'en sortir, si jamais le O.K. est donné par les cultivateurs, par les agriculteurs, par exemple, demain matin, bien il y a ait moins de conséquences. Si le moratoire... ce n'est pas le moratoire, mais, si la levée d'interdiction est en début décembre, lors de leur congrès, il y aura déjà des conséquences sur l'industrie touristique, sur la promotion qu'on a faite à l'extérieur et aussi sur la vente des cartes de membre à l'interne.

Mais, si le moratoire... si la restriction est levée, comme la dernière fois, il y a quatre ou cinq ans, le 19 décembre, il y a évidemment des conséquences extrêmement graves pour l'industrie touristique au Québec et pour le produit quad et motoneige. Et les discussions que... elles sont tout de même

à huis clos avec le ministre du Tourisme, on a regardé tous les scénarios et de quelle façon on pourrait en arriver pour amoindrir les résultats. Le pire des scénarios, c'est qu'il n'y ait pas de motoneige ni de quad cet hiver.

Demandez-moi pas ce que j'en pense, je ne veux même pas y penser, qu'il n'y en ait pas. Il faudra trouver une solution. On est des adultes. On est majeurs et vaccinés. On est des Québécois. On est des gens des régions; on connaît l'importance de l'agriculture. On connaît l'importance également de l'industrie touristique; on connaît également l'importance de ces deux produits-là, et je suis convaincu qu'on va arriver à une solution. C'est quand, par exemple? Je ne le sais pas. Demain, comme président de l'ATRAQ, je rencontre le ministre de l'Agriculture, M. Laurent Lessard, demain avant-midi, pour faire cheminer les idées que j'ai pu avoir, pour essayer d'amener mon grain de sel, pour essayer de résoudre ce problème, d'un côté en comprenant les agriculteurs et, de l'autre côté, comprenant qu'on a un besoin également de passage.

Donc, avant qu'on me pose la question, je me permets de le dire tout de suite: quand on fait des demandes pour passer le long des routes et dans les lignes de transmission, ce n'est vraiment pas une solution. Maintenant, est-ce que c'est ça ou il n'y aura pas de sentiers, il n'y aura pas de motoneige du tout? Bien, encore là, je vais préférer... c'est à peu près comme dans le 24 heures puis les mesures qu'on a dans le projet de loi, je pense que, oui, on va s'accommoder, s'il faut passer dans les lignes de transmission pour contourner les terres agricoles qui ne veulent pas donner le droit de passage, mais je pense que... je suis encore très confiant qu'avant le 1er décembre, avant l'irréparable, on va être capables d'arriver à une solution.

● (20 h 20) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Carrier. M. le député de Gouin.

**M. Girard:** Oui. Je... Non, mais c'est... Je vous remercie de votre intervention. Ça nous éclaire sur cet élément-là, les conséquences pour l'industrie touristique.

Je voulais revenir au projet de loi. Dans les commentaires, là, au niveau du rapport de la Commission des transports et de l'environnement qui s'est réunie au printemps passé, dans les recommandations qui étaient faites à la fin, on indiquait que... parce que vous savez que, dans le... actuellement, dans la loi qui est proposée par le ministre, en ce qui concerne le processus de traitement des plaintes et de médiation, s'il y a un désaccord au terme du processus de médiation, il n'y a pas de possibilité pour une des deux parties qui se... par des parties qui sentent qu'il n'y pas de terrain d'entente au terme de la médiation, il n'y a pas de possibilité d'avoir recours à un arbitre. Pourtant, les membres de la commission indiquaient assez clairement que, si la tentative de médiation échouait, un arbitre pourrait être nommé par le ministère des Transports afin de trouver une solution au conflit.

Est-ce que, vous, vous seriez favorable à ce qu'on ajoute dans le projet de loi un élément, que, dans le cas d'un échec de la médiation, le ministère des Transports, le ministre puisse nommer un arbitre pour trancher le différend?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Carrier.

**M. Carrier (Jocelyn):** Moi, je pense que ce qu'on voyait là-dedans, c'était quelque chose qui était simple: on

assoyait autour d'une table des individus qui devaient s'entendre, et le résultat de ces... avec un médiateur, et le résultat de cette médiation-là s'en allait au Tourisme, qui, lui, avec... au ministre du Tourisme... au ministre des Transports, excusez-moi, qui avait comme une certaine latitude dans ce dossier-là. On voyait ça simple.

Je voyais ça très simple, parce que c'est des individus qui discutent entre eux, et ces gens-là ont un intérêt commun: l'intérêt de leur produit puis l'intérêt aussi de leur quiétude. On peut parler de bruit, on pourra parler de... je ne le sais pas, moi, dans une municipalité, par exemple, un sentier de service, qui ne serait pas le Trans-Québec, mais un sentier de service, qui passerait très près du HLM, de restreindre davantage la vitesse, le droit, je pense que oui. De là à dire qu'on va essayer de judiciariser, de rendre ça plus juridique que ça l'est, je dois vous dire que je n'ai pas d'idée, là-dessus, très claire. Je doute qu'on pourrait en arriver à un meilleur compromis si jamais on sentait qu'il y avait une médiation, le résultat obligatoire à l'autre bout par un arbitre.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Carrier. M. le député de Gouin.

**M. Girard:** Parce que vous comprenez que l'arbitrage, ce n'est pas un processus judiciaire, là. Alors, c'est qu'au terme d'une médiation, et il faut trouver un équilibre là-dedans comme législateurs, si, au terme d'un processus de médiation, les parties ne s'entendent pas, vous vous retrouvez dans une situation où un riverain n'a pas aucun recours. Alors, il y a eu des discussions autour de cette table avec les membres de la commission.

Ce que je vous dis, c'est: Vous souhaitez préserver l'immunité. Or, est-ce que vous pensez qu'une des pistes de solution serait de faire en sorte que, si la médiation échouait, il y a un arbitre qui serait nommé par le ministre pour faire en sorte qu'en bout de piste il y ait une décision qui se prenne, puisque, tel que proposé à l'heure actuelle, s'il y a un désaccord entre les parties, le riverain n'a absolument aucun, aucun recours.

Alors, je vous pose la question: est-ce que vous êtes favorables à ce qu'on inclue dans le projet de loi un processus d'arbitrage obligatoire?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Carrier.

**M. Carrier (Jocelyn):** J'ai le goût de vous répondre oui, parce que je ne sens pas que ça va être une affaire juridique. Je sens que le ministre... en tout cas, vous me corrigerez parce que peut-être que je résume... je ne comprends pas très bien. Le ministre, à la fin de tout, quand il reçoit un rapport qui dit: bon, la médiation, M. le ministre, c'est dommage, on ne s'entend pas, soit que c'est le club ou le citoyen qui est frustré, qui ne veut pas s'entendre. Alors, vous dites: est-ce que le ministre pourrait nommer un arbitre rapidement, quelque chose qui se fait rapidement, qui ne s'en va pas devant les tribunaux? J'oserais même dire oui. Je pense que ça serait peut-être une bonne solution.

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

**M. Girard:** Oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** Ah! Pardon, M. Boivin.

**M. Girard:** Oui, allez-y.

**La Présidente (Mme Doyer):** On vous écoute.

**M. Boivin (Gérard):** En fait, ce qu'il faut... ce dont il faut faire attention, c'est que le processus de médiation, il faut qu'il y ait une volonté réelle de vouloir trouver une solution. C'est ça, l'objectif d'une médiation. Si on met un arbitrage au bout de la médiation, quelqu'un qui rentre en médiation de mauvaise foi, il dit: Je ne bouge pas, je vais en arbitre. Ça, on l'a vu, hein, on l'a vu, dans des processus d'arbitrage. Et là il y a un risque... il y a un risque, à ce moment-là, de dire: J'attends la solution ultime puis je me maintiens dans mes positions. S'il n'y a pas de processus d'arbitrage au bout, les gens se disent: Il faut que je trouve une solution, il faut que je m'assoie, il faut que je discute, il faut que je trouve une solution, il faut que je me mette en mode solution et non pas en mode «je vais gagner». Ça fait qu'il y a ce risque-là, et je pense qu'il faut qu'il soit analysé.

**M. Girard:** Mais je me permets, Mme la Présidente. En même temps, il y a aussi une partie à la table qui peut dire: Je n'ai aucun intérêt à m'entendre, parce que, de toute façon, la partie en face de moi n'a aucun autre recours si la médiation échoue. Alors, on peut retourner votre argument de l'autre côté également, là. Alors, je pense que notre objectif, c'est de faire en sorte qu'il y ait un équilibre — nous sommes des législateurs — et de faire en sorte qu'on trouve un terrain d'entente qui préserve les droits des uns et des autres.

Et donc il y avait eu une discussion, il y a eu des recommandations de plusieurs membres. Je pense que le Barreau du Québec est un organisme qui est un intervenant tout à fait crédible, qui intervient dans plusieurs commissions parlementaires. Je pense que c'est une solution qui est sensée, et je voulais voir s'il y avait un intérêt de votre part sur cette question-là. Je comprends que vous êtes ouverts à ce qu'on en discute, on échange là-dessus. Je vous remercie et je vais laisser mon collègue député poser une question. S'il me reste du temps, j'en poserai une autre après.

**La Présidente (Mme Doyer):** Auquel je donne... à vous, M. le député de Bertrand.

**M. Cousineau:** Oui, merci, Mme la Présidente. Bien, moi, c'est seulement qu'avoir... j'aimerais avoir une précision. Vous représentez, en fin de compte, les ATR à travers le Québec, ATR associées. Vous êtes un interlocuteur important pour le ministère du Tourisme. Et puis, à l'intérieur de... Le noeud de ce projet de loi, un des points les plus importants, c'est la question de tenir ou pas l'immunité, de garder ou pas l'immunité. D'accord? Bon, évidemment, il y a toute la question des heures, il y a toute la question des marges de protection, tout ça.

Mais, à l'intérieur de vos membres, chez vos membres, l'offre touristique concernant la motoneige, concernant le quad, ça représente un bon pourcentage dans beaucoup de régions du Québec. Mais il y a aussi d'autres créneaux d'excellence au niveau touristique dans vos régions. Est-ce que, parmi vos membres, certains vous ont signifié qu'eux autres préféreraient ne pas que l'immunité soit maintenue? Est-ce qu'à l'intérieur de vos membres, là... parce qu'il n'y a pas juste la motoneige puis le quad, hein? On s'entend là-dessus. Il y a toute une diversité au niveau touristique, là, c'est... Alors, est-ce que vous avez eu des représentations de certains de vos membres qui vous ont dit:

Bien, écoutez, nous autres, on est d'accord avec tout le processus de médiation qui pourrait s'installer dans une région, mais, de là à aller jusqu'à maintenir l'immunité, est-ce qu'il y a des gens qui vous ont fait part de ça dans vos membres?

● (20 h 30) ●

**M. Carrier (Jocelyn):** Je pense que le mémoire qu'on vous a présenté aujourd'hui a été validé par l'ensemble des ATR au Québec, et je peux dire aujourd'hui qu'il a été étudié, qu'on a évolué. Vous avez vu, dans certains dossiers... dans certains cas, on ne parle plus uniquement de l'industrie touristique, parce qu'on a évolué au niveau du produit motoneige. Je peux vous dire qu'on n'a jamais eu personne qui nous a dit, en tout cas à l'interne — et je suis président de Tourisme Abitibi-Témiscamingue, puis il n'y a pas un de mes 400 membres qui m'a dit: Aïe! lâchez donc ça, puis pensons donc à d'autre chose, là, puis fermons-les, les sentiers, puis on va vendre les machines. Il n'y a personne qui a même osé le penser ou, en tout cas, de me le dire.

Alors je pense que non. Je pense qu'au niveau de l'immunité tout le monde se dit que c'est peut-être une solution. Et on est tous conscients... je ne sais pas si vous avez remarqué, tantôt, j'avais une petite gêne de dire que, oui, on encadrerait les citoyens, peut-être, au niveau... différent. Alors, j'avais une gêne, mais c'est un peu le prix à payer aussi si on veut absolument que nos bénévoles, que nos gens travaillent sur le terrain d'une façon sereine puis facile.

**M. Cousineau:** Parce que, dans nos régions... Moi, j'ai vu travailler les gens dans les Laurentides, évidemment, où il y a plusieurs MRC, hein. On parle de la MRC des Laurentides, la MRC d'Antoine-Labelle, la MRC de Rivière-du-Nord, la MRC des Pays-d'en-Haut, et puis si on va... les MRC avoisinantes, comme la Matawinie, dans Lanaudière. On a vu travailler des gens sur les tables de concertation. Ça, c'est certes... Ça a travaillé très fort dans les dernières années. Il reste encore beaucoup de travail à faire parce que, comme je disais, surtout les Laurentides, ça s'urbanise de plus en plus. C'est une région très de villégiature, mais ça s'urbanise. Alors, ça devient difficile à un moment donné, d'une année à l'autre, lorsqu'une terre se vend ou des lots changent de main, de garder les droits de passage. C'est toujours à négocier puis à renégocier.

Mais au bout de la ligne il reste quand même qu'il y a une catégorie de personnes qui ont des droits puis qui veulent les garder, ces droit-là, là. Vous comprenez ce qu'on veut dire? C'est pour ça que toute la question de l'immunité, là, c'est assez pointu... pointilleux.

**La Présidente (Mme Doyer):** En une minute.

**M. Carrier (Jocelyn):** C'est assez pointu. Ça n'a pas été nécessairement soulevé, en tout cas à la table de concertation puis dans notre association, et je n'ai pas entendu personne dire que c'était un élément très important. Tout le monde est conscient que, dans les Laurentides, il n'y aurait pas eu de projet de loi s'il n'y avait pas eu le conflit dans les Laurentides. Je pense que tout le monde s'entend là-dessus. Le problème est vraiment l'urbanisation des terres agricoles, des terrains et là où passent les sentiers, maintenant, qui étaient peut-être à 200, 300 mètres, maintenant ils passent à côté des maisons.

Alors, je pense que l'immunité est importante là-dessus, mais aussi il faut tenir compte que la réglementation qui est là: Nouveaux sentiers, 100 mètres, 30 mètres

obligatoires, je pense que ça vient éloigner les sentiers des zones très, très urbaines. Et, si, un jour, bien, la personne vend sa terre puis qu'elle devient un coin urbain, vous pouvez être assuré que le sentier va être obligé de se déplacer, parce qu'il ne pourra plus être là.

Et, moi, j'ai connu... comme conseiller municipal à Amos, on avait un sentier de service, par exemple, à l'intérieur de la ville, qui passait en arrière d'un HLM, et on a passé une réglementation spéciale pour réduire en tout temps, pas rien que la nuit, en tout temps, la vitesse dans cette partie de sentier là, et les clubs ont très bien collaboré, je pense qu'il n'y a pas eu de problème. Parce qu'on commençait à avoir des problèmes; c'était un HLM, alors les gens disaient: Écoute, il est sorti de — je ne dirai pas le nom de l'hôtel — mais il est sorti de l'hôtel à 3 heures du matin, puis il nous a réveillés. Alors, oui, on est intervenus, puis je pense que, ça, ça va toujours se faire, mais il faut toujours être à l'écoute puis à l'affût de ça. Et je comprends très bien qu'un sentier qui passe aujourd'hui à tel endroit, dans un an, deux ans, trois ans, devra être déplacé.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Carrier, merci. Alors, nous allons passer au député de Beauce-Nord. M. le député.

**M. Grondin:** Alors, merci, Mme la Présidente. Moi, j'aimerais savoir, dans votre coin, est-ce qu'il y a eu beaucoup de plaintes concernant les motoneiges, les VTT? Est-ce que... On sait qu'on en a eu dans les Laurentides, mais ailleurs, là, dans l'association, en avez-vous entendu parler? Est-ce qu'il y en a beaucoup qui se plaignent du bruit ou des heures?

**M. Carrier (Jocelyn):** Je dois vous dire qu'en Abitibi-Témiscamingue — en tout cas, ça fait 14 ans que je suis là — ça fait partie de notre quotidien, ça fait partie de notre vie, avoir de la motoneige. Est-ce qu'il y a eu des plaintes? Bien, je viens de vous en donner une, dans la ville d'Amos, oui, ça s'est corrigé tout de suite. Mais, d'une façon globale, chez nous, on se demande pourquoi un projet de loi, là, parce qu'il n'y en a pas, de problème, les gens sont habitués avec ça, ça fait partie de notre quotidien, ça fait partie de notre vie. Et, une fois que je vous ai dit ça, bien, au Témiscamingue, c'est de là qu'est parti le mouvement du boycott des sentiers, mais c'est pour toute autre raison que l'utilisation du produit.

**M. Grondin:** Alors, je pose la question parce que...

**La Présidente (Mme Doyer):** Pardon, M. le député. Je crois que M. Boivin veut compléter.

**M. Boivin (Gérard):** Je veux juste rajouter. Moi, ça fait trois ans que je suis... de la table de concertation dans la région de la Capitale-Nationale, là, et, en trois ans, j'ai eu connaissance d'une plainte sur un sentier local, ouvert par la municipalité. Ça fait que c'est... dans le reste de la région de la Capitale-Nationale, de Portneuf à Charlevoix, là, depuis trois ans, il n'y a pas eu de plainte.

**M. Grondin:** Écoutez, moi, je vous posais la question, parce que, moi, je sais bien que, depuis que je suis député, là, je vous dirais que j'ai eu plus de gens qui sont venus me voir pour essayer de faire passer la piste de skidoo proche de leur commerce que j'en ai eu qui sont venus se plaindre du bruit.

**M. Carrier (Jocelyn):** Ça, c'est un problème qu'on a, ça. Si vous m'aviez posé la question comme ça, je vous aurais dit oui.

**M. Grondin:** Parce que des fois les trails de skidoo ont été déplacées, puis là ça éloigne du commerce, puis les gens veulent que ça passe proche de leur commerce. C'est pour ça que je vous dis ça. Mais parce qu'on travaille beaucoup avec les clubs de motoneige, les gens, on les connaît tous, puis me semble qu'il y a quand même... quand il a un problème comme vous venez de décrire, me semble que les gens s'assoient puis trouvent une solution. Je n'ai pas... moi, je n'ai pas vécu de problèmes dans mon comté, remarquez. Mais, je ne sais pas... moi, je pense que l'idée de regarder à long terme, là, pour faire une Trans-Québec, mais qu'on pourrait laisser ouvert 24 heures par jour, mais des embranchements où il y a des problèmes, qu'on pourrait mettre des heures limites, je pense... je ne le sais pas, mais je pense que ça rallierait pas mal de monde.

**M. Carrier (Jocelyn):** Des heures ou... Excusez.

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

**M. Carrier (Jocelyn):** Des heures ou réduire la vitesse? Nous, on a préféré réduire la vitesse à 15 km/h dans une partie de sentier, avec l'accord du club de motoneige, plutôt que d'interdire complètement. Interdire, c'est extrêmement difficile d'interdire à partir de telle heure, question de... il n'y aura pas un policier en arrière de chaque poteau pour... Donc, je pense que ce qu'on avait privilégié, nous, c'est de réduire à 15 km, ça peut être à 10 km, à 20 km, si on passe très, très près. Maintenant, je pense que les clubs, les clubs sont très bien disciplinés, puis même les clubs locaux, là, dans des sentiers locaux, ils ne font pas exprès pour passer à côté d'un hôpital ou d'un centre de personnes âgées. Soyons bien clairs là-dessus, là. Et on faisait l'inventaire, à la table de concertation en Abitibi-Témiscamingue, je pense que, dans la Beauce, Chaudière-Appalaches, ça doit être pareil: tous les sentiers respectent le minimum le 30 mètres, puis dans bien des cas c'est au-delà du 30 mètres.

**M. Grondin:** Je suis bien d'accord avec vous. Moi, c'est comme ça que ça marche par chez nous, en tout cas. Moi, je dois vous dire que des plaintes, je n'en ai jamais eu, ça fait que... Alors, merci.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député de Beauce-Nord. Alors, M. Carrier, M. Boivin, merci beaucoup de votre présentation. Alors, je vais suspendre les travaux quelques instants pour permettre à l'autre groupe de prendre place. Bon retour chez vous.

*(Suspension de la séance à 20 h 38)*

*(Reprise à 20 h 42)*

**La Présidente (Mme Doyer):** ...nous sommes heureux de vous accueillir. J'aimerais que vous vous présentiez pour que les parlementaires puissent bien vous identifier.

Alors, vous venez au nom du Barreau du Québec, M. Yergeau, M. Masson et M. Sauvé. Bienvenue. Vous avez 15 minutes pour votre présentation.

### Barreau du Québec

**M. Masson (Louis):** Merci. Alors, Mme la Présidente, M. le ministre délégué aux Transports, Mmes, MM. les députés, permettez-moi d'abord de me présenter: Louis Masson, je suis vice-président du Barreau du Québec. Et je suis accompagné de Me Marc Sauvé, directeur du Service de recherche, et législation et, à ma droite, de Me Michel Yergeau, membre du Comité permanent du Barreau en droit de l'environnement.

Le Barreau remercie la commission de lui donner l'opportunité d'exprimer publiquement à l'Assemblée nationale ses préoccupations concernant le projet de loi n° 121 visant à améliorer la cohabitation entre les riverains et les utilisateurs de véhicule hors route.

Les commentaires du Barreau sont consignés dans la lettre du directeur général du Barreau du Québec, Me Claude Provencher, qui a été transmise au ministre délégué aux Transports aujourd'hui même.

Le Barreau a déjà fait connaître, en 2005 et en 2006, son opposition au régime d'immunité de poursuite, qui porte atteinte à la saine cohabitation entre les riverains et les utilisateurs de véhicules hors route. Plus récemment, le Barreau a comparu en commission parlementaire, au printemps dernier, sur le même sujet. En outre, le Barreau a proposé aux membres de cette commission, de la Commission des transports et de l'environnement, le 31 mars dernier, un mécanisme d'arbitrage obligatoire, qui n'a cependant pas été retenu formellement dans le projet de loi n° 121.

Certaines des préoccupations exprimées par le Barreau du Québec à ces diverses occasions demeurent entières, après avoir pris connaissance du projet de loi n° 121. En effet, le Barreau estime que certaines des dispositions proposées ne sont pas de nature à réellement améliorer la cohabitation, en tout cas, des riverains des sentiers et des utilisateurs de véhicules hors route, même si le projet dans sa forme actuelle représente, quant à certains aspects, un pas dans la bonne direction.

Les principales préoccupations du Barreau du Québec sont de cinq ordres, gravitant autour des thèmes suivants: premièrement, la distance de 100 mètres des habitations — l'article 3 du projet de loi; deuxièmement, la possibilité pour toute municipalité de passer outre par règlement à la limitation des heures de circulation des véhicules hors route prévue au nouvel article 12.2 de la Loi sur les véhicules hors route — c'est l'article 4 du projet de loi; l'efficacité du mécanisme de traitement des plaintes et de la médiation — l'article 9; le prolongement de l'immunité de poursuite jusqu'en 2017 — l'article 20; et finalement la modification à un règlement par voie législative — les articles 35 à 49 du projet de loi.

Abordons d'abord l'article 3. La volonté du gouvernement d'assumer... d'assurer, pardon, une plus grande distance entre les habitations, les établissements de santé et les écoles pour la porter à 100 mètres plutôt qu'à 30 mètres est de nature à favoriser cette cohabitation entre riverains et utilisateurs de véhicules hors route. Vu l'échéance du 31 décembre 2011, l'article pourrait cependant être une incitation à presser le pas pour l'aménagement à court terme de nouveaux sentiers sans égard à la norme de distance minimale de 100 mètres.

Abordons maintenant l'article 4. L'article 4 introduit un nouvel article 12.2 à la Loi sur les véhicules hors route. L'imposition d'un couvre-feu entre minuit et 6 heures est

un ajout important à la Loi sur les véhicules hors route dont il faut féliciter votre gouvernement. Par contre, et en admettant un statut particulier pour le Nord-du-Québec et la MRC du golfe du Saint-Laurent, si on n'y prend garde, deux brèches pourront être facilement ouvertes dans cette disposition qui de toute évidence vise à assurer la quiétude des résidents. La première de ces brèches permettrait au ministre des Transports, par règlement du ministre et non du gouvernement, d'étendre à d'autres régions, MRC ou municipalités l'exception que la loi accorde d'emblée à la région administrative du Nord-du-Québec et à la MRC du golfe du Saint-Laurent. Il sera très difficile au ministre de résister aux demandes qui seront faites par des régions ou territoires soucieux d'étendre chez eux le privilège octroyé par la loi à ces dernières.

D'autre part, le pouvoir de réglementation octroyé aux municipalités, s'il n'est pas autrement balisé, pourrait permettre à celles-ci d'autoriser la circulation des véhicules hors route durant la nuit. En effet, l'article 4 du projet de loi donne toute latitude aux municipalités pour adopter une réglementation en ce sens. La discrétion donnée aux municipalités, si elle devait être maintenue, nous apparaîtrait être de nature à porter atteinte à cet équilibre que nous recherchons tous pour améliorer la cohabitation entre les riverains des sentiers et les utilisateurs de véhicules hors route.

À cette étape de notre présentation, je céderais la parole à mon collègue Me Yergeau qui va compléter la présentation du Barreau du Québec.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Me Yergeau, à vous la parole.

● (20 h 50) ●

**M. Yergeau (Michel):** Mme la Présidente, M. le ministre, mesdames et messieurs, j'aborderai maintenant la question de l'article 9 et de l'article 20 du projet de loi. Ces deux articles sont intimement liés puisqu'ils prévoient, dans un premier cas, le traitement des plaintes et la médiation, et par ailleurs la prolongation jusqu'en 2017 de l'immunité de poursuite.

On ne peut que féliciter le gouvernement d'avoir décidé, dans le projet de loi, d'introduire nommément un système de traitement des plaintes, qui était une des principales carences qu'il y avait dans la Loi sur les véhicules hors route jusqu'à maintenant. Toutefois, c'est un mécanisme de plainte accompagné d'un système de médiation qui, lorsqu'on arrive dans un cul-de-sac, laissera le justiciable sans recours aucun compte tenu de l'immunité de poursuite. Ceci nous semble insuffisant, et il devrait y avoir, à mon sens... qu'il soit... à notre sens, qu'il soit introduit dans le projet de loi un véritable système d'arbitrage décisionnel.

Lorsque nous nous étions adressés à l'Assemblée nationale, plus tôt cette année, nous avons suggéré un mécanisme d'arbitrage, mais un arbitrage qui ne dépendait pas d'une seule personne qui serait mue uniquement par sa mauvaise humeur ou son entêtement. Et c'est pour ça que nous disions qu'un mécanisme d'arbitrage ne pouvait être provoqué qu'à la demande d'un minimum de cinq personnes habitant trois résidences différentes. Ça faisait en sorte que la personne qui est... la personne isolée qui n'aime pas, par exemple, les véhicules hors route ou qui n'aime pas les skidoos ne pouvait pas de son seul chef se lever et demander un mécanisme pouvant aboutir à une décision, puisque l'arbitrage mène à une décision. Malheureusement, on ne retrouve aucune trace de l'arbitrage d'un projet de loi, et

il nous semble que c'est déplorables. Par contre, ce qui nous inquiète le plus, au Barreau, ce qui nous inquiétait en 2005, ce qui nous inquiétait en 2006, ce qui nous inquiétait en 2009, ce qui nous inquiétait au début de 2010 et qui nous inquiète encore maintenant, c'est l'immunité de poursuite et sa prolongation.

Le recours aux tribunaux est un droit reconnu par la Charte. C'est un droit essentiel. Lorsque des citoyens ont décidé de saisir le système judiciaire dans l'affaire du P'tit-Train-du-Nord, il ne faut jamais perdre de vue que les citoyens ont gagné. Il y avait certainement matière à s'adresser aux tribunaux. On a craint un déferlement des recours du même type et, en 2005, on a commencé à adopter des mesures. Qu'en 2010 on veuille maintenant prolonger l'immunité de poursuite jusqu'en 2017, c'est à la fois le constat de l'échec des efforts qui ont été faits jusqu'à maintenant et un manque de confiance dans le système judiciaire. Or, c'est une étape extrêmement difficile pour un législateur, à notre avis, que de dire: Nous allons priver un groupe de citoyens ou des citoyens du droit de s'adresser à un tribunal indépendant pour faire trancher une question, pour protéger une industrie. L'industrie pharmaceutique, par exemple, est particulièrement importante au Québec; est-ce qu'on penserait à priver les citoyens du droit de s'adresser aux tribunaux, par exemple, pour demander un recours collectif contre l'industrie pharmaceutique parce que c'est une industrie importante pour le Québec? Certainement pas.

Avant d'imposer une immunité de poursuite, il y a deux tests qu'il faut faire. D'une part, il faut être en mesure de démontrer que, sans l'immunité de poursuite, il y a de toute évidence un risque de connaître un déferlement de recours judiciaires ou de recours collectifs, qui est une des formes de recours judiciaire, et malheureusement nous n'avons aucune statistique et nous n'avons accès à aucune donnée qui nous permette de conclure que nous sommes à l'orée d'un déferlement de procédures judiciaires si on retire l'immunité de poursuite. Nous sommes... Nous avons tendance, au Barreau, à croire qu'il n'y a rien de cela qui s'annonce. Par ailleurs, il faut aussi démontrer qu'il est dans l'intérêt de la collectivité de retirer ce droit fondamental aux citoyens et que c'est dans l'intérêt général de la population qu'il n'y ait plus de droit de poursuite lorsque des citoyens ont à se plaindre d'inconvénients de voisinage ou de tout autre préjudice lié au bruit, aux odeurs et à d'autres contaminants», puisque c'est le texte des premières lignes du premier paragraphe de l'article 87.1 de la Loi sur les véhicules hors route, qui impose l'immunité en question. À notre avis, ce test n'a pas été fait, ni pour la première question, ni pour la deuxième question.

Il y avait une recommandation très sage dans les observations... conclusions et recommandations qui ont été faites par l'Assemblée nationale dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques tenues dans le cadre du document intitulé *Vers un développement durable de la pratique*. Et on pouvait lire: «À la lumière des avis donnés par les participants aux consultations particulières, les parlementaires s'entendent sur l'importance de mettre en place un mécanisme de règlement des différends indépendant. En ce sens, ils discutent de la possibilité d'implanter un projet-pilote sur une période de six ans. Il s'agirait d'un exercice en deux étapes. D'abord, en cas de plainte, le recours à un processus de médiation serait offert avec le concours des tables de concertation régionales conduites par les conférences régionales des élus. Si cette tentative de médiation

échouait, un arbitre pourrait être nommé par le ministère des Transports afin de trouver une solution au conflit.» Il s'agissait, à défaut — à défaut — de redonner aux citoyens les droits que le Code civil et le Code de procédure civile leur octroient, il s'agissait d'un moyen terme pour une période transitoire. Malheureusement, dans le projet, on retrouve toujours la volonté de poursuivre ou de prolonger l'immunité de poursuite et on ne retrouve pas trace de cette recommandation, que nous considérons empreinte de sagesse.

Ce que nous souhaiterions et ce que le Barreau souhaite, ce serait tout simplement que cette immunité de poursuite soit levée. Mais, si elle n'est pas levée, pour des raisons que le législateur est en mesure d'apprécier à l'aide des informations dont il dispose, il faudrait à tout le moins comme strict minimum qu'une étape soit ajoutée au projet de loi pour prévoir un mécanisme d'arbitrage décisionnel et obligatoire, de façon à pouvoir contraindre les parties à une solution à défaut de pouvoir s'être entendus dans le cadre de la médiation.

C'est essentiellement les principales recommandations. Il y en a quelques-unes supplémentaires dans le mémoire, mais nous vous laissons le soin de les parcourir par vous-mêmes.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Me Yergeau, Me Masson, Me Sauvé. Alors, nous allons débiter un échange avec M. le ministre, un échange de 22 minutes.

**M. MacMillan:** Merci, Mme la Présidente. Bon.

**La Présidente (Mme Doyer):** ...30 secondes.

**M. MacMillan:** 30 secondes? J'ai 30 secondes?

**La Présidente (Mme Doyer):** Non. Vous avez 22 min 30 s.

**M. MacMillan:** Bienvenue, messieurs les avocats représentants du Barreau. Je dois vous dire d'emblée que je suis un peu... je me sens mal à l'aise d'intervenir en avant des gens comme vous qui connaissez la loi, là, comme vous la connaissez depuis nombre d'années.

Mais je ne suis pas d'accord avec vous autres pantoute! Il y a une logique, comme législateur, qui se passe dans notre projet de loi qu'on a déposé, il y a les retombées économiques, les régions qui ont besoin de tout ça. Là, je ne veux pas faire... vous le connaissez, vous l'avez entendu en 2005, en 2006, en 2010, et je le répète, puis je vais le répéter, c'était... Il y a quand même des gens dans les régions qui veulent faire de la motoneige, qui veulent continuer à pratiquer leur loisir, il y a des motels, des restaurants, des zecs, des pourvoyeurs qui veulent avoir cette clientèle-là, et, nous, comme législateurs, il y a eu un problème, le P'tit-Train-du-Nord, qui a coûté 18 millions au gouvernement.

Alors, la ministre du temps a, je pense, eu une idée, si vous me permettez, géniale: d'avoir des tables de concertation et donner la chance à toutes les régions du Québec de se prononcer. De se prononcer sur quoi? De vouloir continuer... Premièrement, aux gens de différentes régions, aux Québécois et Québécoises, de continuer à pratiquer leur sport VTT, soit le quad ou soit la motoneige, et de donner une chance aux régions du Québec de pouvoir faire des recommandations au législateur, dans la loi n° 90, si je me rappelle bien, là, qui était le numéro de la loi du temps. Cette

loi-là, elle avait comme but de donner une chance à toutes les régions de trouver des solutions pour ne pas qu'il y ait recours à l'immunité. C'était le but. Après trois ans, on n'a pas pu se rendre à la limite dans... dans... On avait jusque... On a jusqu'au mois de mai l'an prochain, 2011, si ma mémoire est bonne, de produire un autre projet de loi ou d'enlever l'immunité, quoi que ce soit. On s'est aperçus, comme législateurs et comme responsables, comme ministre délégué responsable, on n'a pas fini le travail, le travail n'est pas fini dans les régions du Québec.

● (21 heures) ●

On l'a dit tantôt, puis ça a été bien dit par beaucoup, le but, c'est les sentiers Trans-Québec... québécois. C'est ça, notre but. Le projet de loi, c'est un peu ça, on veut avoir autre deux ans ou trois ans. Oui, on le met à cinq ans, mais, moi, je pense que, d'ici trois ans, le travail va être capable d'être fait par chacune des régions, pour peut-être revenir d'ici trois ans puis enlever l'immunité et de pouvoir avoir un sentier transquébécois pour qu'on arrête de négocier et qu'on soit pris à toutes les années avec certaines gens que... que je comprends qu'ils appartiennent... C'est à eux, le lot, puis les lots, ou les droits de passage, et il faut comprendre ça. Et, tous ces bénévoles-là, puis ça a été dit tantôt, là, ça... Je pense, c'est le point le plus important, là, la bonne foi de ces bénévoles qui travaillent pour avoir des sentiers, d'avoir des droits de passage, puis là on nous dit: Bien, ce n'est pas normal qu'on mette l'immunité. Je respecte ça, là, vous avez le droit, vous connaissez ça, comme je disais tantôt, plus que moi. Mais il y en a d'autres, groupes qui ont ça, l'immunité, au Québec: les agriculteurs, l'UPA, qui l'ont. Alors, pourquoi nous, comme législateurs... En tout cas, moi, je fais de la politique puis, moi, je dis, chez nous: Faire de la politique, c'est d'être logique, c'est de changer les lois pour que la population puisse en profiter, s'amuser, retombées économiques, créer des emplois, 14 400 emplois. Puis là on vient nous dire: Bien non, ce n'est pas correct.

Bien, moi, je vous dis, MM. les membres du Barreau du Québec: On a pris... J'ai lu votre rapport de 2005, j'ai lu votre rapport du mois de mars, à la consultation, et vous nous avez suggéré traitement de plaintes et médiation et vous avez parlé d'arbitrage. Correct. La Commission des transports et de l'environnement a suggéré le traitement des plaintes, médiation et d'arbitrage. Dans le projet de loi, on a mis autre chose. On va avoir la chance d'en discuter dans un avenir. Mais je pense qu'on a fait un pas dans la bonne direction, puis c'est grâce à vous qui nous avez mis ça dans votre... Quand que j'ai suggéré ça... C'est moi qui l'ai suggéré à la commission, qu'on ait un traitement des plaintes et de médiation pour faire un pas en avant, pour qu'un jour on puisse enlever l'immunité. Mais l'enlever aujourd'hui, en tout cas, si c'est laissé à nous, ce côté-ci, il n'en est pas question. Si on peut discuter avec les gens de l'opposition, on va le faire, comme qu'on a fait dans le rapport de la commission de transport. Le rapport qui a été déposé a été déposé unanimement. Alors, je pense qu'on peut continuer, dans le projet de loi, à pouvoir être logiques dans notre projet de loi, être pratiques, pratiques, pour tous nos gens qui font de la motoneige et du quad au Québec.

Alors, je me permets de vous dire: Merci de nous avoir suggéré les traitements des plaintes et de médiation, mais de vous dire: Je ne suis pas d'accord avec vous autres pantoute. C'est de la logique que je veux, moi, ici, alentour de notre table, parce qu'on doit trouver une solution pour que toutes les régions du Québec puissent permettre de pratiquer

un loisir qui est populaire, qui a une retombée économique extraordinaire, qui a 14 000 emplois au Québec. Alors, on ne veut pas perdre ça. Alors, je n'ai aucune question à vous poser, je veux juste vous donner mon opinion et je vous remercie de votre présence ici aujourd'hui... ce soir. Merci.

**La Présidente (Mme Doyer):** Me Masson, vous voulez réagir?

**M. Masson (Louis):** Je ne connais pas la règle, n'étant pas politicien, lorsqu'il n'y a pas de question.

**La Présidente (Mme Doyer):** La règle, Me Masson... La règle, Me Masson, c'est qu'il y a un échange de 22 min 30 s. Le ministre a parlé. Si vous voulez vous exprimer, on va aller ensuite à l'opposition officielle.

**M. Masson (Louis):** Est-ce que... Je peux peut-être considérer que c'est une question, les propos de...

**M. MacMillan:** J'ai donné mon opinion. Je n'ai pas de question à vous poser.

**La Présidente (Mme Doyer):** ...une opinion. Mais vous pouvez commenter, c'est votre prérogative.

**M. Masson (Louis):** Je pense que nous ne sommes...

**Une voix: ...**

**M. Masson (Louis):** J'aimerais quand même suggérer à l'honorable ministre des Transports que...

**M. MacMillan:** «Honorable», c'est au fédéral. Ici, c'est strictement un député.

**M. Masson (Louis):** J'aimerais souligner à notre ministre des Transports que ses préoccupations ne sont pas loin de celles du Barreau. Bien sûr, il ne faut pas croire que, par notre mémoire, nous sommes insensibles à la protection d'une industrie qui est importante au Québec. Nous sommes même prêts à concéder le fait que, dans un pourcentage très important de cas, il n'y aura pas de litige. Quel est ce pourcentage? On ne le connaît pas, mais on doit présumer de la bonne foi de tous les intervenants, et nous devons présumer que dans bien des cas il n'y aura pas de situation litigieuse. Voyez-vous, Mme la Présidente, nous sommes ici dans les fondements mêmes de ce qui constitue une société libre et démocratique. En effet, lorsque surviennent des litiges... Et personne ici ne souhaite de litige, et le Barreau a mis en place de multiples mesures pour éviter des litiges: médiation, arbitrage, conciliation. Et le Barreau développe mille et une techniques précisément pour contribuer à amener des solutions aux litiges.

Mais, lorsque survient le litige, dans une société libre et démocratique, lorsqu'une personne ou un groupe de personnes violent les droits d'une autre catégorie de personnes, et c'est la minorité, on doit présumer qu'il en est ainsi parce que nos concitoyens se comportent, de façon générale, très correctement, eh bien, lorsque survient ce litige, dans une société libre et démocratique, c'est par le recours au tribunal que l'on tranche les litiges, et c'est pourquoi ce projet de loi amène les observations que nous

avons formulées. Avant de retirer à nos concitoyens, dans les cas ultimes où le litige s'impose, leur droit à l'accès au tribunal, droit garanti par la Constitution d'un État libre et démocratique, avant de faire cela, de façon universelle, eh bien, cela commande des raisons impérieuses, et à nos yeux ces raisons impérieuses ne se retrouvent pas ici.

Donc, M. le ministre, nos préoccupations ne sont pas étrangères l'une et l'autre, elles ne sont pas antinomiques, et d'accorder aux personnes qui pourraient être victimes des abus d'autres groupes, de leur accorder le droit finalement fondamental d'avoir accès au tribunal ou encore à un mécanisme d'arbitrage que vous pourriez baliser, cela pourrait concilier nos apparentes divergences de ce soir et constituer une solution où les droits de l'un et les prérogatives de l'autre seront parfaitement conciliés. C'est dans cette optique que nous vous présentons devant vous, dans la recherche de solution, pour contribuer au respect des droits fondamentaux de notre société.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Me Masson. Oui, Me Sauvé.

**M. Sauvé (Marc):** Je pourrais peut-être ajouter...

**La Présidente (Mme Doyer):** Me Sauvé, puis ensuite Me Yergeau.

**M. Sauvé (Marc):** Oui, peut-être ajouter que le Barreau n'est pas le seul à tenir ce discours, évidemment. Vous avez une institution très importante, le Protecteur du citoyen, qui, lorsque ces projets de loi ont été proposés à l'Assemblée nationale, est venu livrer son message, qui allait dans la même direction. Nous vivons dans une société démocratique qui est fondée sur la règle de droit, et un des critères de ce principe de règle de droit, c'est l'accès aux tribunaux. Il existe d'autres sociétés, en Ontario, en Ontario, il y en a, une industrie de la motoneige, dans les provinces de l'Atlantique puis ailleurs aux États-Unis, est-ce qu'on a prévu des immunités pour protéger les usagers? Pourquoi le Québec serait distinct à cet égard-là, alors qu'on est une province, un État démocratique au même titre que les autres États démocratiques?

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Me Sauvé. Me Yergeau.

● (21 h 10) ●

**M. Yergeau (Michel):** Deux choses. D'une part, M. le ministre, je trouve que vos propos sont encourageants, parce qu'on s'entend tous que l'immunité de poursuite est une mesure exceptionnelle qui ne doit être que temporaire, bon, sauf que c'est ce que vous exprimez, mais je ne suis pas certain que ce point de vue soit nécessairement partagé par les tenants du maintien de l'immunité de poursuite. C'est très rassurant, une immunité de poursuite, parce qu'à un moment donné on n'a plus à se forcer, non plus, et ça, c'est le corollaire de l'immunité de poursuite.

Vous savez, pendant une période transitoire, on peut comprendre que, pour des raisons politiques que vous avez très bien exprimées, et c'est votre travail de le faire, qu'il y ait eu une immunité de poursuite qui soit accordée, mais maintenir une immunité de poursuite trop longtemps donne un faux sentiment de confiance aussi, parce que, vous me permettez d'être juste un peu vulgaire, mais il y a des gens qui peuvent devenir baveux, cachés derrière une immunité

de poursuite, en disant: De toute façon, elle est là depuis 25 ans, l'immunité de poursuite, on n'a plus à se forcer. Et c'est ça, le danger de l'immunité de poursuite, c'est que ça donne un faux sentiment de confort qui mène à des abus.

Le Barreau s'est toujours prononcé contre les immunités de poursuite lorsqu'elles ne sont pas fixées dans le temps, pas par intérêt corporatiste, pour faire des dossiers, tout simplement parce que nous estimons qu'une des valeurs fondamentales dans notre société, c'est que les gens prennent le risque de s'adresser aux tribunaux. Mais, en corollaire, on lèverait demain l'immunité de poursuite, et je vous... je serais prêt à parler avec vous, M. le ministre, qu'il n'y aura pas de déferlement de poursuites, parce qu'une cause comme Le P'tit-Train-du-Nord, il faut la monter, il faut la plaider, il faut passer à travers, il faut convaincre un juge — Mme la juge Langlois, il faut avoir lu son jugement, avoir vu le nombre d'experts — il faut être en mesure de rassembler des forces importantes pour gagner une cause comme celle-là. Il faut voir la qualité des experts qui ont été interpellés dans l'affaire du P'tit-Train-du-Nord, et je pense qu'il y avait dans ce dossier-là — je le répète, c'est une cause qui a été gagnée — je pense qu'il y avait matière à la gagner. J'ose croire que depuis ce temps-là le monde de la motoneige s'est policé et a compris le message.

Que vous vouliez maintenir encore pendant un bout de temps, de façon transitoire, je comprends. Mais, par contre, commençons à donner une monnaie d'échange aux citoyens qui, dans tout ce bel effort collectif, seraient brimés. Et, à notre avis, l'arbitrage constituerait une mesure transitoire supplémentaire pleine de sagesse et qui ne bouleverserait pas l'équilibre des choses. Mais il ne faut jamais perdre de vue que les forces en présence sont souvent déséquilibrées. Je connais, dans le patelin où j'ai un chalet... quelqu'un qui se prononcerait ou qui mettrait en doute les bienfaits de la motoneige ne serait pas nécessairement particulièrement bien accueilli, hein? Ce qui ne veut pas dire que quelqu'un ne serait pas non plus... ne serait pas non plus vraiment impacté par les abus de la motoneige. Donc... Et les clubs de motoneige, face à des individus, c'est des forces régionales qui sont puissantes, qui sont souvent associées aux pouvoirs municipaux. Et donc vous avez une machine qui s'oppose à des citoyens qui peuvent très bien vouloir se plaindre mais qui actuellement n'ont pas de prise pour se plaindre. C'est ça que le Barreau redoute. Mais, que vous envisagiez de le maintenir pour une période qui soit très transitoire avec une mesure intérimaire nous semble être un strict minimum.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Me Yergeau. Alors, j'irai au porte-parole de l'opposition de l'opposition officielle en matière de transports, M. le député de Gouin.

**M. Girard:** Merci, Mme la Présidente. D'abord, j'aimerais remercier les représentants du Barreau qui sont venus présenter leur mémoire.

Je pense que tout le monde s'entend ici, Mme la Présidente, peu importe le parti politique qu'on représente à l'Assemblée nationale, les membres du Barreau qui sont ici, là, tout le monde reconnaît que l'industrie de la motoneige est importante sur le plan économique, sur le plan touristique pour les régions du Québec. Il n'y a personne qui remet en cause ça ici, autour de la table. Il n'y a personne qui est de mauvaise foi. Mais je pense que nous avons une responsabilité comme législateurs de créer un équilibre entre la pratique de ce loisir et le respect des citoyens et des riverains,

et c'est ça, l'objectif que nous poursuivons comme opposition officielle. Et je pense que la présentation qui nous a été faite aujourd'hui est fort éclairante pour les parlementaires qui auront à décider de l'issue de cette loi qui est présentée par le ministre des Transports.

Puis, si j'ai bien compris votre présentation, ce que vous nous dites, c'est: qu'on ait décidé en 2004, pour une période de 18 mois, de dire: de façon exceptionnelle et temporaire, on va se donner du temps pour essayer de trouver une solution durable, ça peut se défendre, mais suspendre indéfiniment l'immunité, ça commence à être difficile à défendre pour le législateur. Et ce que vous semblez nous dire, c'est: Est-ce que vous ne pourriez pas franchir une étape supplémentaire et qu'au terme d'un mécanisme de médiation, si les parties ne trouvent pas un terrain d'entente, il faut qu'il y ait un arbitre qui peut trancher le différend et trancher le litige? Je pense que c'est une position qui est raisonnable, qui est équilibrée.

Et, moi, j'aimerais... En lisant la lettre que vous avez fait parvenir au ministre, vous nous dites qu'au fond cette... la proposition du gouvernement de maintenir l'immunité, dans le fond, tient plus ou moins la route et va un peu en contradiction avec d'autres lois. Et également vous parlez au niveau du Code civil. J'aurais aimé vous entendre sur la Loi, notamment, sur le développement durable, auquel vous faites référence, et vous dites, là, qu'elle est contraire à la Loi sur le développement durable, également au Code civil du Québec. J'aurais aimé ça vous entendre sur cette question-là. Vous n'avez pas eu l'occasion de le faire dans le cadre de votre présentation.

**La Présidente (Mme Doyer):** Me Yergeau.

**M. Yergeau (Michel):** La Loi sur le développement durable est une loi qui régit les activités de l'État; ce n'est pas une loi qui impose des contraintes aux citoyens, mais qui contraint le gouvernement et l'appareil de l'État. Et ce qu'on dit, c'est qu'il y a des préceptes qui sont posés, une série de 16 préceptes qui sont posés dans la Loi sur le développement durable, qui doivent guider l'État dans sa démarche, dans ses décisions à l'intérieur d'un mécanisme, d'une structure, sur laquelle il est inutile d'insister présentement. Et il nous semble, lorsqu'on regarde la liste des préceptes qui devraient être respectés, il y en a un certain nombre qui sont... qui sont un peu difficiles à concilier avec le maintien pour une période de temps somme toute assez longue d'une immunité de poursuite qui a nécessairement pour effet de favoriser une activité par rapport à d'autres, de privilégier un groupe de citoyens par rapport à d'autres.

Mais on ne dit pas que l'immunité de poursuite ou que le projet de loi n° 121 qui est devant vous est en contradiction avec la Loi sur le développement durable. On dit que cette loi-là se concilie mal avec les préceptes qui doivent guider le gouvernement en matière de développement durable. C'est tout. On ne va pas plus loin que ça. Et on rappelle qu'est-ce que dit le Code civil en matière de troubles de voisinage: tout simplement qu'il y a des lois qui ont été adoptées et qu'il faut essayer aussi de s'y tenir. Et ce qu'on craint toujours, c'est un déséquilibre et une certaine arrogance, avec le temps, si on maintient. Nous, on a tendance à croire que 2017, c'est une date qui est trop loin dans le temps, mais là c'est à l'Assemblée nationale de décider, bien entendu.

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

**M. Girard:** Oui. Bon, vous nous dites qu'on devrait instaurer un processus d'arbitrage au terme de la médiation. Quel type de mécanique vous nous proposez pour le processus d'arbitrage? Est-ce qu'il y a des modèles dont on pourrait s'inspirer, qui existent dans d'autres lois ou qui existent à l'étranger, qu'on pourrait s'inspirer pour mettre en place ce dit mécanisme d'arbitrage? Et j'aimerais savoir: est-ce qu'on pourrait fixer un délai, par exemple, au terme de la médiation pour la nomination d'un arbitre, un délai pour que la décision de l'arbitre... Donc, j'aimerais avoir des détails, là, sur la nature de votre proposition.

**La Présidente (Mme Doyer):** Me Yergeau.

**M. Yergeau (Michel):** Dans la lettre que nous faisons parvenir à l'Assemblée nationale le 31 mars, nous expliquions, nous donnions un certain nombre de détails. Nous avons joint copie de la lettre, mais évidemment, les délais étaient tellement courts, vous venez de recevoir la lettre, et, à cette lettre est attachée une pile de documents, dont notre lettre du 31 mars qui justement suggérait, tel que M. MacMillan le faisait remarquer tantôt, qui suggérait un mécanisme qui allait un peu plus loin que la médiation pour l'arbitrage. Mais, comme je vous le disais, une des choses qu'on craint, c'est évidemment que ce soit le grincieux local qui décide de mettre des bois dans les roues et qui initie une procédure ou un arbitrage alors que personne ne va le suivre, alors qu'il est seul dans son camp. C'est pour ça qu'on suggérait, entre autres, que le mécanisme d'arbitrage ne soit mu que lorsqu'il y a au moins... un minimum de résidents qui se joignent à lui, pour éviter les initiatives locales. Le délai, on en parlait, les coûts, on en parlait, les coûts devraient être à la charge de l'État ou de la municipalité régionale, le délai, tout ça peut se régler en l'espace d'un mois, là. Mais évidemment il faut que ce soit... il faut qu'il puisse y avoir des avis, un minimum de procédures comprises à l'avance. Mais on en suggérait les grandes lignes dans notre lettre du 31 mars.

● (21 h 20) ●

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

**M. Boucher:** Oui. Peut-être deux questions très rapides. D'abord, bon, à la lecture de votre mémoire, vous faites état du peu ou même de l'absence de portée de ce fameux pouvoir de désaveu qui est inclus dans ledit projet de loi, entre autres parce qu'il n'y a pas de critères en fonction desquels on peut effectivement dire: Bon, bien, on... Le ministre pourrait dire: Je vais désavouer une municipalité à cause de tel critère. Première des questions. Et la deuxième des questions, bon, vous mentionniez que le gouvernement n'a jamais fait la preuve comme quoi il y aurait une avalanche de poursuites suite à la levée de l'immunité.

Or, j'ai un peu de difficulté à m'imaginer un outil pour l'évaluer, ça. Parce que, bon, je peux comprendre que des poursuites sont compliquées pour les poursuivants; il faut monter la preuve, il faut avoir les reins solides, non seulement au niveau de la patience, mais au niveau des capacités financières, alors... Mais est-ce que c'est sur cette seule foi là que vous dites: Pas sûr qu'il y en aura beaucoup? Ou vous avez d'autres indices?

**Une voix:** ...

**M. Boucher:** Oui, c'est ça. Même, y a-t-il une jurisprudence, par exemple? Alors, c'étaient mes deux questions.

**La Présidente (Mme Doyer):** Me Yergeau, Me Masson? Il reste neuf minutes.

**M. Yergeau (Michel):** Écoutez. Pour la deuxième question que vous venez de poser, nous n'avons pas cette information. Mais, vous savez, quelqu'un autour de la table, je ne sais pas trop qui des membres de la commission, posait la question à ceux qui étaient à cette table juste avant nous: Est-ce que vous avez des signaux qui vous indiquent que des gens ne sont pas contents? On nous a dit: Oui. Ils ne sont pas contents que ça ne passe pas plus près d'un commerce. Bon, ce genre de chose là. Nous n'avons aucune information qui nous permette de croire qu'il y a une grogne étendue à la grandeur du Québec contre l'usage des véhicules hors route, véhicules tout terrain, motoneiges, rien de ça.

Est-ce que le gouvernement a des informations qui lui permettent de craindre une avalanche de poursuites? Nous sommes sur l'impression que non et que les recours collectifs au Québec... il n'y a pas une industrie du recours collectif. Il ne faut pas non plus se conter des peurs. C'est un processus qui est lourd, c'est un processus qui doit d'abord être autorisé par la cour, contrairement à d'autres actions. Il faut d'abord que la Cour supérieure autorise un recours collectif avant que le recours collectif soit pris. On ne peut pas se lever un matin en disant: Je prends un recours collectif. Encore faut-il convaincre la cour qu'on a des chances de succès et qu'il y a motif à le faire. C'est pour ça que c'est une procédure qui est très lourde et pas si fréquente que ça, le recours collectif, surtout pas dans les questions comme ça.

Donc, nous n'avons aucune raison de croire qu'il y aurait un déferlement. S'il n'y a pas de déferlement et s'il n'y a pas vraiment tant de recours collectifs que ça à prévoir, ou de demandes d'injonction, peut-être que l'immunité n'est pas vraiment nécessaire. Mais il n'y a que le gouvernement ou que l'Assemblée nationale qui est en mesure de déterminer ça. Nous n'avons fait aucun sondage.

Sur l'autre partie, sur le désaveu, c'est la question du couvre-feu. Et, à toutes fins pratiques, il est prévu que les MRC et les municipalités locales peuvent adopter toute réglementation sans balises. Donc, elles peuvent toujours prolonger un couvre-feu, le mettre de 11 heures à 7 heures le matin, mais elles peuvent aussi le supprimer, purement et simplement. La latitude aux municipalités locales et aux MRC est à peu près totale dans ce domaine-là. Il n'y a pas de balises données.

Mais la loi prévoit que le ministre aura un pouvoir de désaveu tant des règlements des MRC que des municipalités locales. Ce que nous disons, c'est qu'un pouvoir de désaveu qui n'est pas encadré, comment est-ce qu'un ministre, de son propre chef, tout aussi juste et éclairé soit-il, comment est-ce qu'un ministre peut dire: Tel règlement d'une municipalité ou de la MRC, j'exerce mon pouvoir de désaveu et je désavoue les élus locaux qui ont adopté un tel règlement? Jamais ça ne va se produire. Jamais le ministre ne va être capable d'exercer ce pouvoir-là qui n'est que théorique.

Lorsque j'ai entendu, l'autre jour, à la radio, je ne sais pas trop quelle personne, mais inviter les municipalités à rapidement toutes adopter des règlements annulant le couvre-feu pour permettre la circulation 24 heures par jour,

c'était un appel lancé aux municipalités et aux MRC, je me suis dit: Bien oui, mais pourquoi adopter une loi — et je parle à la première personne et je m'enflamme, mais c'est l'opinion du Barreau: Pourquoi adopter une loi qui, à notre avis, avec beaucoup de sagesse impose un couvre-feu, mais pourquoi donner un pouvoir aussi large aux municipalités d'adopter des règlements locaux dans le sens contraire et ensuite faire porter l'odieux au ministre de devoir désavouer les élus locaux? À notre avis, c'est un mécanisme qui n'est pas adéquat.

**La Présidente (Mme Doyer):** Me Yergeau, malheureusement je dois gérer qu'il reste à peine quatre minutes, et j'ai une autre question. Je vais aller à mon collègue député de Bertrand, puis je pense que la première question que mon collègue de Johnson avait posée... Est-ce qu'elle avait été répondue? Oui? Bon, parfait. M. le député de Bertrand.

**M. Cousineau:** Oui, merci, Mme la Présidente. Bien, écoutez, juste concernant le jugement Langlois, d'accord, il y a là une jurisprudence. Est-ce que ça, ça n'ouvre pas la voie à d'autres poursuites dans les années à venir? Est-ce que ça, ce n'est pas maintenant une voie ouverte?

**M. Yergeau (Michel):** Vous savez, s'il y a un jugement qui est particularisé et spécifique au fait précis de la situation géographique et de la situation spécifique des résidents le long de l'ancien tracé du P'tit-Train-du-Nord, c'est bien le jugement de la juge Langlois. Quand vous prenez 75 pages pour détailler les faits, entendre les relevés de bruit, consulter des experts, comparer les experts, vous avez un jugement qui est unique en lui-même. On ne peut pas... Il n'y a pas une photocopieuse pour reproduire le jugement de Mme Langlois, là. Il faut que tout le monde puisse respecter tous ces critères et passer à travers tout ce test extrêmement compliqué. Mme Langlois a fait un travail extrêmement minutieux, mais excepté que quelqu'un ne peut pas prendre ce jugement-là et dire: Et voilà, nous allons reproduire ça en Abitibi, et au Lac-Saint-Jean, et au Saguenay, et en Gaspésie. Ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. On est dans un jugement factuel très densément documenté, et il n'est pas reproductible, ce jugement.

**M. Cousineau:** Dans la lettre du 31 mars que vous aviez adressée à la présidente, je l'ai lue à deux, trois reprises, je trouve très intéressante la suggestion de l'arbitrage après un processus de médiation. Mais je veux juste quand même... Là, je m'adresse aux avocats du Barreau, là, parce que la Charte des droits et libertés parle des droits de chacun, hein, des droits de chacun, des droits de la personne; si je reviens au grincheux dont vous parliez, dans un rang donné, il peut y avoir une personne qui est contre ce qui se passe au niveau de la motoneige, mais il peut y avoir trois, quatre motoneigistes qui sont les voisins, alors est-ce que le grincheux en question pourrait avoir des recours?

**La Présidente (Mme Doyer):** Me Yergeau.

**M. Cousineau:** Peut-être suggérer un groupe de cinq, là, puis de trois résidences.

● (21 h 30) ●

**M. Yergeau (Michel):** Actuellement, quand il y a une immunité de poursuite, et l'immunité de poursuite est assez large telle qu'elle est rédigée à l'article 87.1 de la Loi sur les véhicules hors route, je pense que le grincheux n'a

aucun recours. D'accord? S'il y a un arbitrage, on ne veut pas non plus que ce soit laissé à l'initiative de quelqu'un qui a, par exemple, des problèmes de vie en société ou des choses comme ça. Donc, on suggérerait une balise supplémentaire. Mais, à un moment donné, le grincheux va retrouver ses droits, parce que l'immunité ne sera pas là éternellement. Mais c'est là qu'il faut faire appel à la sagesse des tribunaux. Quand quelqu'un n'a pas de droits réels, quand quelqu'un veut initier un recours collectif qui repose sur du vent, il ne se rendra même pas au premier but. La cour va refuser d'exercer le recours collectif. S'il tente de son propre chef une injonction pour empêcher ses voisins de faire de la motoneige, il ne se rendra pas non plus au premier but, parce que le juge va dire: Écoutez, mais qui êtes-vous? Et pourquoi? Quelle est votre preuve? C'est toujours aux tribunaux de décider. Les tribunaux ont fait la preuve qu'ils sont tout à fait capables d'administrer ce genre de dossier là avec sagesse. Et, nous, au Barreau, c'est peut-être parce que c'est notre métier, mais on fait confiance à la cour. Puis, quand on n'est pas content du jugement, bien on va en appel.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci, Me Yergeau. On va passer au député de Beauce-Nord. Vous me faites penser depuis tantôt au grincheux qui n'aimait pas Noël. Pas vous, là...

**Des voix:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** Mais ce film...

**Une voix:** ...Noël.

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

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Doyer):** Un film que j'aime beaucoup écouter avec mes petits-enfants. M. le député de Beauce-Nord.

**M. Grondin:** Oui, merci, Mme la Présidente. Écoutez, vous savez que cette industrie-là, c'est une industrie qui est basée, je vous dirais, à 99,9 % de bénévolat, des gens qui travaillent bénévolement. Les agriculteurs qui passent... qui donnent des droits de passage sur leur ferme, c'est bénévole. Alors, moi, c'est là où, dans le temps, j'avais apprécié qu'il y ait une immunité, parce qu'on avait parlé beaucoup de... des fois, des accidents qui peuvent arriver sur une terre agricole. Disons: Moi, je donne un droit de passage sur ma ferme, il arrive un accident; si je suis pour être poursuivi, je vais dire tout simplement, là: Passez ailleurs. Passez plus chez nous. Quelqu'un qui donne un droit de passage de même, jusqu'où il peut être poursuivi, si jamais il arrive quelque chose? On dit que des clubs de skidoo, les gens sont assurés dans les trails. Ils ont une assurance, mais, s'ils quittent la trail en chemin puis ils s'en vont sur la ferme, frappent un arbre, qui est responsable?

**La Présidente (Mme Doyer):** Me Yergeau.

**M. Yergeau (Michel):** Écoutez, il y a peu de chances que l'immunité de poursuite puisse être opposable dans un cas comme ça, parce que la personne n'aurait pas

respecté les règles. Or, l'immunité de poursuite est quand même balisée, à l'article 87.1. On ne dit pas: Il n'y a pas de poursuite pour l'usage de la motoneige, hein? Et, d'autre part, bien là il faut voir au cas par cas, mais je ne pense pas que l'immunité de poursuite, dans un cas que vous donniez, soit opposable à celui qui voudrait prendre action. Il faut voir comment est rédigé l'article 87.1. Et, quand on donne des droits de passage, il faut que les gens accordent des droits de passage mais en obtenant des garanties, aussi. Sinon, qu'est-ce que vous voulez... Il peut toujours y avoir des actions qui sont prises. Et là ça n'a plus rien à voir avec l'immunité de poursuite telle qu'elle est là.

**M. Grondin:** Parce que ça avait été un objet de la discussion en... je ne sais pas en quelle année qu'on a commencé à... c'est-u en 2005 que ça avait discuté, ça, que... On avait eu certains agriculteurs qui avaient été poursuivis pour des accidents qui étaient arrivés sur leur ferme. Puis c'est là qu'on avait été...

**M. Yergeau (Michel):** Je m'en souviens très bien d'avoir répondu à une question, en 2004 ou en 2005, spécifiquement là-dessus, où j'avais dit: Écoutez, l'immunité de poursuite, telle qu'elle est conçue, ne couvre pas ce sujet-là. C'est une autre question. Parce que l'immunité de poursuite, je le citais tantôt, c'est «nulle action en justice fondée sur des inconvénients de voisinage ou sur tout autre préjudice lié aux bruits, aux odeurs [et] à d'autres contaminants», etc. C'est une immunité de poursuite pour ces raisons-là, ce n'est pas une immunité de poursuite pour tout ce qui a trait aux véhicules hors route. Puis c'est sur les sentiers.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, M. le député de Beauce-Nord, est-ce que c'est terminé? Vous avez...

**M. Grondin:** ...c'est beau.

**La Présidente (Mme Doyer):** Ça va aller? Alors, messieurs... Me Masson, Me Yergeau, Me Sauvé, je vous remercie de votre contribution à nos travaux.

Et, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux au mercredi 10 novembre 2010, après les affaires courantes, afin de poursuivre les consultations particulières et auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 121. Bonne soirée!

*(Fin de la séance à 21 h 35)*