



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le mardi 18 novembre 2014 — Vol. 44 N° 7**

Consultations particulières sur projet de loi n° 16 — Loi  
modifiant la Loi sur les véhicules hors route et d'autres dispositions

**Président de l'Assemblée nationale :  
M. Jacques Chagnon**

---

**QUÉBEC**

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	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  
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles  
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85  
Québec (Québec)  
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 18 novembre 2014 — Vol. 44 N° 7**

**Table des matières**

Remarques préliminaires	1
M. Robert Poëti	1
Mme Martine Ouellet	2
M. Marjolain Dufour	2
M. Claude Cousineau	3
M. François Bonnardel	3
Auditions	3
Bombardier Produits récréatifs (BRP)	3
Conseil canadien des distributeurs de véhicules hors route (CVHR)	12
Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ)	20
Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ)	27
Mémoire déposé	32

**Autres intervenants**

M. Pierre Reid, président

M. Ghislain Bolduc

M. Yves St-Denis

M. Pascal Bérubé

Mme Chantal Soucy

- \* M. Martin Langelier, BRP
- \* Mme Isabelle Bouchard, idem et CVHR
- \* M. Luc Fournier, CVHR
- \* M. François Morneau, idem
- \* M. Pierre Charbonneau, FQCQ
- \* M. Danny Gagnon, idem
- \* M. Marc-André Boivin, FCMQ
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le mardi 18 novembre 2014 — Vol. 44 N° 7

**Consultations particulières sur projet de loi n° 16 — Loi modifiant  
la Loi sur les véhicules hors route et d'autres dispositions**

*(Dix heures six minutes)*

**Le Président (M. Reid) :** 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 — ce que je vais faire à l'instant, voilà.

La commission est réunie afin de procéder à des consultations particulières et des auditions publiques sur le projet de loi n° 16, Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route et d'autres dispositions.

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

**La Secrétaire :** Oui, M. le Président. Mme Nichols (Vaudreuil) sera remplacée par M. Boucher (Ungava); M. Ouimet (Fabre), par M. Giguère (Saint-Maurice); M. Simard (Dubuc), par Mme Boulet (Laviolette); M. Gaudreault (Jonquière), par M. Dufour (René-Lévesque); M. Roy (Bonaventure), par M. Cousineau (Bertrand); et M. Martel (Nicolet-Bécancour), par M. Bonnardel (Granby).

**Le Président (M. Reid) :** Merci, Mme la secrétaire. Alors, voici l'ordre du jour ce matin. Nous allons débiter par les remarques préliminaires. Par la suite, nous entendrons Bombardier Produits récréatifs et le Conseil canadien des distributeurs de véhicules hors route.

**Remarques préliminaires**

Alors, je cède la parole au ministre des Transports pour ses remarques préliminaires. M. le ministre, vous disposez de six minutes.

**M. Robert Poëti**

**M. Poëti :** Merci, M. le Président. Merci à tous d'être ici aujourd'hui et merci aux collègues de participer à ce travail de projet de loi.

C'est avec beaucoup de plaisir, évidemment, que nous allons procéder aujourd'hui aux consultations particulières sur le projet de loi n° 16 intitulé Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route et d'autres dispositions. D'entrée de jeu, je désire souhaiter la bienvenue à tous les participants et les remercier d'avoir accepté, premièrement, cette invitation. Je tiens également à leur indiquer que nous aborderons cet exercice avec une grande ouverture d'esprit à l'égard de toute proposition qui pourrait nous permettre d'éventuellement bonifier le document que vous avez à l'étude.

Je vous rappelle que ce projet de loi que j'ai déposé à l'Assemblée nationale le 4 novembre dernier propose d'intégrer diverses dispositions concernant les autoquads, les sièges d'appoint pour les motoneiges monoplaces, les systèmes de chenilles pour les motoquads, les véhicules à moteur électrique, l'autoquad monoplace ainsi que l'utilisation des VHR sur les chemins publics. Ce projet de loi interdit également à toute personne de s'agripper ou de se tenir sur un véhicule hors route en mouvement autrement que sur une place spécifiquement prévue pour un passager. Enfin, le projet de loi n° 16 confère aux agents de la paix le pouvoir d'inspecter les casques des utilisateurs, d'ordonner le nettoyage de certaines parties d'un véhicule et prévoit une augmentation du montant des amendes liées à certaines infractions.

Pour bien saisir le contexte qui nous amène à proposer des modifications à la Loi sur les véhicules hors route, il faut comprendre que la popularité grandissante que connaît la pratique du véhicule hors route depuis les dernières années pose de nombreux défis. Le premier d'entre tous est sans aucun doute celui d'assurer et d'améliorer la sécurité des utilisateurs. De même, l'arrivée sur le marché de nouveaux types de véhicules ou d'équipement rend également nécessaire une remise à niveau des dispositions légales.

• (10 h 10) •

Les amateurs, par l'intermédiaire des différents clubs, ont consenti à de nombreux efforts avec le soutien de divers programmes gouvernementaux afin de doter le Québec d'un vaste réseau de sentiers sécuritaires, aménagés convenablement, pourvus d'une signalisation et entretenus adéquatement. Nous devons donc nous donner les moyens nécessaires pour nous assurer que les amateurs qui circulent sur les quelque 25 000 kilomètres de sentiers de VTT et 32 000 kilomètres de sentiers de motoneige puissent continuer à le faire en toute quiétude. Il est d'autant plus important de nous assurer que la pratique de cette activité de loisirs demeure sécuritaire.

Rappelons qu'au Québec l'industrie du VHR génère des retombées économiques estimées à plus de 2 milliards de dollars annuellement et près de 14 400 emplois dans les diverses régions. C'est dire que cette activité demeure incontestablement un formidable attrait touristique. Et, pour que la pratique du véhicule hors route continue d'être ce moteur de développement dans nos régions, nous avons besoin des mesures que propose le projet de loi n° 16, des mesures qui, j'en suis persuadé, contribueront non seulement à accroître la sécurité des utilisateurs de véhicules hors route et à projeter une image positive de la pratique du VHR, mais également à garantir la quiétude à laquelle les riverains de sentiers ont droit et à assurer la pérennité d'une importante industrie pour toutes les régions du Québec.

Je l'ai dit et je le répète, nous sommes prêts à recevoir les commentaires concernant ce projet de loi. Nous avons d'ailleurs toujours été ouverts aux discussions. À preuve, la Loi sur les véhicules hors route, adoptée en décembre 1996, a été modifiée à maintes reprises pour répondre aux différents besoins formulés par le milieu, que ce soient les utilisateurs, les riverains des sentiers ou les associations et les fédérations concernées par l'utilisation des VHR.

Nous entendons d'ailleurs demeurer à l'écoute, comme en témoigne l'article 47.1 du projet de loi qui prévoit que le ministre pourra désormais autoriser la mise en oeuvre de projets pilotes visant à expérimenter l'usage d'un véhicule ou d'un équipement relié à son fonctionnement ou à la sécurité de ce véhicule, à améliorer ou élaborer des règles de circulation ou des normes applicables en matière d'équipement ou de sécurité. C'est bien la preuve que nous sommes tout à fait conscients que l'industrie du VHR est en constante évolution et qu'il nous faut demeurer à l'affût du changement pour assurer la vitalité de l'industrie.

Pour l'heure, je suis impatient d'entendre nos partenaires relativement au projet de loi n° 16. Je suis d'emblée convaincu que nos discussions seront constructives.

En raison notamment d'une pratique récréative très développée, le Québec est à l'avant-garde de la législation encadrant la pratique du VHR. Il est fréquemment cité en référence au Canada et ailleurs dans le monde et sert souvent d'exemple à d'autres juridictions nord-américaines. Nous sommes d'ailleurs une des rares administrations à s'être dotée d'une législation complète pour encadrer la pratique du VHR. Je souhaite vivement que nous maintenions cette position de chef de file. Il m'apparaît tout à fait logique de se donner les moyens nécessaires pour faire en sorte que la pratique de cette activité de loisirs se fasse toujours de façon sécuritaire. Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. J'invite maintenant la députée de Vachon, porte-parole de l'opposition officielle, à faire ses remarques préliminaires pour une durée maximale de 3 min 30 s.

#### **Mme Martine Ouellet**

**Mme Ouellet :** Oui, merci, M. le Président. Permettez-moi, dans un premier temps, de saluer le ministre des Transports, de saluer mes collègues du Parti québécois, donc le député de Matane, les députés de René-Lévesque et de Bertrand, saluer mes collègues aussi députés du gouvernement et de la deuxième opposition.

Donc, suite à des discussions que j'ai eues, là, ce matin, juste en entrant, avec les gens du ministère du Transport, le projet de loi que nous avons fait suite, là, à des projets pilotes qui ont été réalisés depuis quelques années concernant les véhicules hors route, donc je réitère, j'en profite, ce matin, pour réitérer notre demande d'avoir un briefing technique. C'est un projet de loi qui est très technique, et nous aurions souhaité avoir même avant les audiences, pour être capables de mieux comprendre les tenants et les aboutissants, un briefing technique, mais je réitère notre demande de l'avoir le plus rapidement possible. Ça va aider à procéder dans l'étude, là, du projet de loi.

Donc, c'est un projet de loi qui est très orienté sur les questions de sécurité, suite aux projets pilotes, et nous sommes très ouverts à rendre plus sécuritaire l'utilisation des véhicules hors route. L'ensemble des pratiques, que ce soit le skidoo, que ce soient des véhicules tout-terrains, génèrent beaucoup de retombées économiques du côté du tourisme dans les régions du Québec, et donc nous voulons nous assurer qu'effectivement ce soient des pratiques sécuritaires. Et nous serons donc à l'écoute des différents groupes et des gens qui ont aussi déposé des mémoires, là, l'Association des directeurs de police du Québec et Tourisme Côte-Nord de Manicouagan, et nous aurons des préoccupations particulières sur la mise en application et la sensibilisation.

Et j'ai mon collègue, là, de René-Lévesque qui aurait peut-être quelques remarques préliminaires à terminer.

#### **M. Marjolain Dufour**

**M. Dufour :** Ah! oui, mais... M. le Président?

**Le Président (M. Reid) :** Oui, M. le député de René-Lévesque.

**M. Dufour :** Oui, merci beaucoup. M. le ministre, les collègues. Simplement vous dire que j'étais présent lors des audiences qu'il y a eu en 2006 puis l'application avec Norm MacMillan, là, des véhicules hors route, voilà déjà plusieurs années, puis donc il y a eu des projets pilotes qui ont été mis en branle. Simplement vous dire qu'on ne légifère jamais pour rien, le ministre amène un projet de loi parce qu'il devait y avoir des cas patents au niveau de la sécurité. Puis on ne peut être contre la sécurité. Le problème qu'on a, c'est qu'effectivement peut-être que, par rapport aux ressources humaines que nous avons sur le territoire pour faire respecter les règles qui sont déjà en application, on va en rajouter d'autres.

Juste dire au ministre que, sur la Côte-Nord, je pense qu'il n'y a pas une résidence qui n'a pas un camion 4x4, une remorque, un skidoo ou un VTT, à certains égards vous avez devant vous celui qui pratique ces sports hivernaux et les sports de véhicule hors route l'été. Et juste vous dire que, dans les règles, là, qu'on a à l'heure actuelle, je vous donne juste la TQ3 et la fédérée, dont la carte de membre coûte 300 \$, le problème qu'on a, ce n'est pas avec ceux et celles qui paient leurs redevances pour faire une pratique de sport qui est bien connue, c'est les 5 % de brebis égarées ou de cascadeurs en péril qui brisent tout la nuit.

Alors, je veux juste dire au ministre que nous allons collaborer. Nous allons vouloir bien comprendre le projet de loi pour faire en sorte qu'effectivement on puisse profiter de notre sport de manière sécuritaire mais de ne pas pénaliser ceux qui à l'heure actuelle respectent les règles au nom de ceux qui ne les respectent pas. Alors, voilà.

**Le Président (M. Reid) :** M. le député de Bertrand, si vous voulez intervenir, il reste 20 secondes.

**M. Claude Cousineau**

**M. Cousineau :** Oui, bien, écoutez... Regardez, la région des Laurentides que je représente avec le député d'Argenteuil ici, nous sommes dans une région extrêmement utilisateur, si on peut s'exprimer ainsi, des véhicules hors route. On parle de 2 milliards de retombées économiques par année sur l'ensemble du Québec, mais on parle aussi d'à peu près 500, 600 millions de retombées économiques pour Laurentides-Lanaudière. Donc, c'est un projet de loi qui nous intéresse, d'autant plus que j'ai travaillé en 2006 avec la députée de Laviolette et puis en 2011 avec Norm MacMillan sur ce type de projet de loi. Alors, on va collaborer.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le député de Bertrand. J'invite maintenant le député de Granby, porte-parole du deuxième groupe d'opposition, à prendre la parole pour 2 min 30 s.

**M. François Bonnardel**

**M. Bonnardel :** Merci, M. le Président. Très, très, très brièvement, salutations au ministre, aux collègues du parti gouvernemental, de l'opposition officielle, ma collègue qui est avec moi aujourd'hui. Merci d'être ici aujourd'hui.

Rapidement, je connais bien ce sujet, étant un utilisateur de véhicules hors route depuis de nombreuses années. Donc, j'espère, de façon constructive, être capable de faire avancer ce projet de loi, trouver des façons constructives aussi de protéger les utilisateurs.

Puis, comme le mentionnait mon collègue, moi aussi, j'ai plusieurs, plusieurs questions sur ces brebis égarées de nuit qui détruisent l'environnement sur lequel... Les bons utilisateurs qui paient les cartes de membre utilisent ces sentiers, que ce soient motoneiges ou véhicules hors route. Donc, allons-y pour le travail aujourd'hui, je suis prêt à opérer, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le député de Granby. D'après les sourires que j'ai vus, je pense que le député de Granby doit lui-même aller faire son tour en skidoo près de Valcourt, le siège social de BRP.

**Auditions**

Alors, nous avons des invités, aujourd'hui, de la compagnie BRP, donc Bombardier Produits récréatifs. Je vous souhaite la bienvenue. Je vous demande de bien vouloir d'abord vous présenter. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour l'exposé — donc je vais vous avertir quand il restera quelques secondes — et par la suite nous procéderons à un échange avec les différents députés qui sont ici autour de la table pour une période d'environ 35 minutes. Alors, la parole est à vous.

**Bombardier Produits récréatifs (BRP)**

**M. Langelier (Martin) :** Parfait. Merci beaucoup. Donc, Martin Langelier, vice-président principal, Services juridiques et Affaires publiques, chez BRP. J'ai avec moi Isabelle Bouchard, qui est conseillère principale en affaires publiques chez BRP également.

Donc, premièrement, M. le Président, M. le ministre, membres de la commission et mesdames et messieurs, merci beaucoup de nous donner l'occasion de venir partager nos visions, notre vue par rapport au projet de loi n° 16 qui vient modifier la Loi sur les véhicules hors route. D'après les remarques préliminaires que j'ai pu voir, il semble y avoir déjà un consensus sur le fait que la sensibilisation par rapport aux utilisateurs est un élément important, et vous allez voir de notre présentation que c'est quelque chose qui est important aussi pour BRP.

Donc, nous tenons aussi à remercier le gouvernement de tenir une consultation publique sur le projet de loi. Nous sommes conscients de l'importance de la motoneige, du quad et du véhicule côte à côte au Québec. Ce sont des activités qui font le plaisir de centaines de milliers d'amateurs et qui génèrent des retombées économiques de l'ordre de plus de 2 milliards de dollars par année, tel qu'en témoignent les différentes études sur l'impact économique de la pratique de ces sports au Québec.

• (10 h 20) •

Le succès que connaît la pratique des véhicules hors route serait impossible sans le dévouement et la passion des milliers d'adeptes qui travaillent bénévolement à développer et à entretenir le réseau des sentiers. Ces bénévoles méritent d'être soutenus, et leur travail, reconnu.

Il faut aussi souligner la grande collaboration dont font preuve des milliers de propriétaires terriens. Chaque année, ces propriétaires accordent des droits de passage sur les terres. Leur collaboration est essentielle. Elle contribue à l'essor économique des régions souvent les plus éloignées et mérite aussi d'être reconnue.

À titre de manufacturiers, certaines des recommandations proposées dans le projet de loi nous touchent directement, et nous vous ferons part de nos commentaires quant à chacune d'elles, mais au préalable j'aimerais tout simplement présenter BRP en quelques secondes pour s'assurer que tout le monde comprenne qui nous sommes, bien que j'aie l'impression que quelques membres, déjà, nous connaissent relativement bien.

BRP est devenue une société privée en 2003, si vous vous rappelez, lorsque Bombardier inc. a décidé de vendre les actifs de sa division des produits récréatifs, et, en 2013, nous redevenons une compagnie publique. Et nous sommes maintenant inscrits à la Bourse de Toronto sous le sigle DOO, comme dans skidoo et seadoo. Nous sommes le leader mondial au chapitre des ventes de motoneiges, de motomarines et de moteurs pour avion ultraléger, ce qui est moins connu

ici. Nous sommes aussi présents dans les marchés des moteurs hors-bord, des karts ainsi que des quads et véhicules côte à côte, qui sont des produits au coeur du projet de loi aujourd'hui.

BRP a de profondes racines en Estrie. Notre siège social est toujours à Valcourt, où travaillent plus de 3 000 Québécois et Québécoises.

Malgré ces racines québécoises profondes, BRP est aussi une multinationale ouverte sur le monde, et ça, c'est important. Nous avons des installations manufacturières à Valcourt, à Sherbrooke, aux États-Unis, au Mexique, en Autriche et en Finlande employant aussi plus de 4 000 personnes additionnelles à l'extérieur du Canada.

BRP s'est développée grâce à son leadership technologique et à sa capacité d'innovation. Nous possédons des centres de recherche et développement à Valcourt, où tous nos véhicules sont dessinés et conçus, et aussi en Autriche, où nos moteurs Rotax sont conçus et développés. Nos équipes d'ingénieurs et de designers travaillent chaque jour à développer de nouveaux produits et à faire évoluer les technologies. Notre feuille de route au cours des années est enviable. Nous sommes fiers de représenter le Québec à travers le monde avec nos produits, qui sont maintenant vendus dans plus de 100 pays.

Toutefois, nous sommes conscients qu'il nous faut continuer à travailler en matière de R&D pour rester les meilleurs et nous y mettons tous les efforts pour y arriver. Vous avez peut-être pris connaissance que BRP se classe au 22e rang parmi les 100 entreprises canadiennes qui investissent en recherche et développement avec des dépenses de 145 millions. D'ailleurs, en 2008, nous avons ouvert avec l'Université de Sherbrooke un centre de recherche et développement de technologies avancées, le CTA, que plusieurs d'entre vous connaissent, pour l'avoir visité, et aussi parce que le gouvernement du Québec a été un partenaire important lors de sa création en 2006.

Permettez-moi maintenant de commenter le projet de loi n° 16 déposé par le gouvernement. Nos commentaires se limiteront principalement aux recommandations qui nous touchent plus directement, soit celles proposées concernant la largeur des véhicules hors route autorisés dans les sentiers, la description de la mise sous pression des pneus des véhicules, le poids des véhicules hors route ainsi que le panneau avertisseur sur les véhicules électriques, qui est peut-être un commentaire un peu plus technique.

Au niveau de la largeur des véhicules côte à côte sur les sentiers quads, nous sommes très satisfaits de la proposition de laisser aux clubs quads le choix de décider ou non si leurs sentiers peuvent accueillir les véhicules côte à côte de plus de 60 pouces ou 1,524 mètre. C'est une position très démocratique que le ministre défend, et nous l'en remercions. Nous sommes conscients que les sentiers en milieu urbain ainsi que les sentiers qui passent majoritairement sur des terres privées sont moins larges que ceux en milieu rural et ceux qui sont sur des terres publiques. Dans un contexte comme ça, une approche unique, à notre avis, serait inadéquate.

Autre bon point, le ministre a aussi pris soin de faire en sorte que la signalisation soit positive. Les clubs qui accueilleront les véhicules de plus de 60 pouces devront, au moyen d'une signalisation, aviser les utilisateurs qu'ils peuvent y circuler. Nous pourrions donc voir à l'entrée des sentiers un affichage invitant les véhicules de 64 pouces et non de l'affichage les interdisant.

La Fédération québécoise des clubs quads a sur son site Internet, depuis la mise en place du projet pilote, un tableau très clair indiquant où les véhicules de 64 pouces sont acceptés et au cours de quelle période de l'année ils le sont, ce qui facilite énormément la tâche des utilisateurs quand vient le temps de planifier une randonnée. Les sentiers québécois, qu'ils soient de motoneige ou de quad, sont renommés à travers le monde et font l'envie de plusieurs utilisateurs. Ce que le ministre propose permettra aux utilisateurs des autres provinces, des États-Unis et même d'ailleurs de bien choisir leur destination conformément aux règles en vigueur ici.

Nous saluons aussi les dispositions qui visent à augmenter les amendes en cas d'infraction. Nous aurions cru qu'elles auraient été un peu plus élevées, pour être plus dissuasives, mais nous apprécions l'effort du ministre.

Maintenant, parlons de la mise sous pression des pneus de véhicule hors route. La définition des pneus à basse pression que vous proposez nous laisse par ailleurs un peu perplexes, la définition est bien subjective et laisse place à beaucoup d'interprétation. Dans un contexte aussi complexe, les manufacturiers de véhicules hors route ont décidé volontairement, il y a plusieurs années, d'utiliser des normes de l'industrie du pneu comme point de référence et de reconnaître deux organisations, soit le Tire and Rim Association et le Japan Automobile Tyre Manufacturers Association, qui déterminent les spécifications dimensionnelles, la pression et la charge des pneus utilisés pour une variété de types de véhicule. Les pneus de véhicule quad et de véhicule côte à côte font partie d'un type particulier, le «all-terrain and utility vehicle», et sont désignés par l'appellation AT et NHS selon ces normes — encore une fois, je comprends que c'est un commentaire plus technique. De plus, ces appellations sont utilisées dans les normes aux États-Unis, soit au niveau du SVIA et de ROHVA, qui régissent les normes de construction de ces véhicules. Selon nous, la description actuelle dans le projet de loi sera matière à interprétation et possiblement à problèmes, en plus de ne pas avoir, je vous le soulevais, la flexibilité nécessaire pour suivre l'évolution des véhicules hors route et de leurs pneus à travers le temps.

Au niveau des poids de véhicule quad et des véhicules côte à côte, en tant que manufacturiers, nous sommes assujettis aux demandes constantes que les consommateurs nous font quant à leurs besoins, nos véhicules et leur utilisation sont donc en perpétuelle évolution. Dans cette optique, plusieurs États américains acceptent maintenant des véhicules hors route dont le poids peut atteindre jusqu'à 2 000 livres, soit 907 kilos. Dans notre contexte de manufacturiers, où l'harmonisation des règles d'utilisation de nos véhicules est critique, les poids maximaux suggérés dans le projet de loi nous apparaissent un peu bas.

De plus, serait-il possible de nous confirmer que les poids pour les véhicules hors route inclus dans le projet de loi s'appliquent seulement pour les véhicules circulant sur les routes fédérées? Il serait en effet problématique que les utilisateurs de véhicules qui ne les conduisent pas en sentier soient pénalisés lorsque viendra le moment d'immatriculer leurs véhicules, et que la SAAQ la refuse pour une raison de poids.

**Le Président (M. Reid) :** ...une minute.

**M. Langelier (Martin) :** Parfait. Alors, je vais, si vous me permettez, sauter mon commentaire... bien, je vais finir ce point-là, je vais sauter l'autre commentaire et je vais y aller avec ma conclusion : Il y aurait alors un risque réel qu'un nombre toujours grandissant d'utilisateurs décident de ne pas immatriculer leurs véhicules, surtout que les chiffres auxquels nous avons accès démontrent que seulement 14 % des propriétaires de véhicules immatriculés sont membres de la fédération, on faisait le commentaire plus tôt.

Donc, le commentaire sur la hauteur des panneaux avertisseurs, je vais vous le laisser pour votre lecture, c'est un commentaire qui est plutôt technique, et je vais y aller directement avec la conclusion.

**Une voix : ...**

**M. Langelier (Martin) :** Oui. Donc, en terminant, nous voulons réitérer notre appui pour le libre choix aux clubs quads du Québec d'accepter les véhicules de 64 pouces.

Nous reconnaissons par ailleurs que le comportement des utilisateurs constitue — et c'est un point que vous avez fait — un aspect très important de la pratique en VHR. En effet, les efforts déployés pour assurer le développement durable et harmonieux de ce loisir n'auront qu'un effet limité si l'ensemble des adeptes de véhicules quads et côte à côte n'ajustent pas leur conduite.

Si vous me permettez quelques secondes encore, une façon de rejoindre les utilisateurs pour les sensibiliser à l'importance d'adopter un comportement responsable, courtois et respectueux des riverains et de l'environnement est de mener une campagne d'éducation et de sensibilisation. À ce chapitre, BRP encourage, par le biais de son réseau de concessionnaires, un comportement responsable auprès de ses clients. Nous invitons d'ailleurs les autres intervenants de l'industrie à joindre leurs efforts aux nôtres et le gouvernement à réfléchir au développement d'une campagne de sensibilisation...

**Le Président (M. Reid) :** M. Langelier, vous avez dépassé déjà d'une minute le temps qui vous était alloué. Vous aurez l'occasion de faire des commentaires peut-être à l'occasion des questions qui vous seront posées. Alors, nous allons commencer notre période d'échange par le ministre, par le côté ministériel. Alors, M. le ministre, à vous la parole.

• (10 h 30) •

**M. Poëti :** Merci, M. le Président. D'emblée, encore une fois, merci d'avoir soumis ce mémoire, de vous être présentés aujourd'hui puis de nous apporter ces commentaires-là. L'objectif de base, on l'a dit dès le début, c'est d'améliorer une situation que nous avons déjà, améliorer un projet de loi, comme il a été soulevé par les collègues également. Et je dois souligner à l'opposition officielle que nous sommes d'accord avec le briefing technique, il s'agit juste d'une discussion entre les leaders. Donc, il n'y a aucun problème pour vous donner cette information-là, parce qu'effectivement les volets techniques sont importants.

Il me semble comprendre d'emblée que vous êtes en accord avec l'ensemble du projet de loi, pour une grande partie, sauf, justement, des éléments techniques que vous avez soulevés. Alors, dans un premier temps, je vous en remercie. Nous avons fait ce travail-là, et le contexte du 64 pouces était aussi un élément dans lequel on devait décider, où on a des bénévoles qui gèrent de façon extraordinaire cette situation-là, et c'est à leur demande également et cette inquiétude qu'ils avaient. Donc, ceux qui voudront les autoriser vont pouvoir le faire, de façon constructive, et évidemment développer cette partie-là.

Pour l'élément de la pression des pneus, donc, spécifique, technique, et également de la signalisation, les spécialistes sont après le regarder. On l'avait reçu dans votre mémoire, et on est après voir si c'est possible de faire un amendement à la loi sur le volet technique pour l'améliorer. Donc, on n'est pas fermés du tout à ce volet-là qui est effectivement très technique.

Pour le volet des amendes, bien c'est assez rare que les gens demandent d'en avoir plus, mais comprenez que, dans ce volet-là, on a voulu uniformiser le montant des amendes avec ce qu'évidemment les policiers avaient actuellement. Donc, on a fait une uniformisation des montants d'amende avec le Code de sécurité routière, c'est de cette façon-là qu'on a décidé le montant des amendes, donc rétablir une équité et une uniformité dans ce volet-là.

Pour répondre à votre question sur le poids, qui vous inquiétait également, c'est-à-dire que ça ne va pas pénaliser les gens qui voudraient en acheter pour leurs terres, leurs terrains, comprenez que ce projet de loi touche, évidemment, l'ensemble des équipements qui ne sont pas... ne touchera pas ceux qui ne sont pas utilisés sur les sentiers, la loi est spécifique pour les sentiers. Donc, ça ne brime et ça ne brimera pas d'aucune façon des propriétaires de terres, de terrains privés, sur lesquels ils peuvent utiliser leurs véhicules.

Vous comprenez que l'incidence du poids cependant, pour nous, est importante, compte tenu, évidemment, des ponceaux, des petits ponts, qui sont faits du mieux possible dans bien des cas, qui ont un certain âge dans d'autres cas et qui ne permettent pas, évidemment, d'avoir des poids excessifs. Donc, pour assurer, encore une fois, la sécurité, il est impossible de penser à court terme et même de façon positive de changer l'ensemble des ponceaux ou des ponts sur l'ensemble du territoire, et c'est pour ça qu'on avait cette préoccupation-là au niveau du poids. Mais hors sentier ça ne sera pas un problème, en ce qui nous concerne, d'aucune façon.

Alors, à partir de là, la signalisation, je vous rassure pour la signalisation. Je vous rassure également pour votre réflexion sur la pression des pneus. Sur le règlement et le dévouement de nos bénévoles, je pense que ça rejoignait davantage les attentes de tous et chacun.

Et j'aimerais peut-être vous entendre votre avis sur le développement — parce qu'il y a beaucoup de spécialistes ici ou des gens qui en pratiquent, mais évidemment on ne connaît pas l'avenir — sur le développement du sport avec les autoquads mais les côte à côte. Est-ce que vous pensez que c'est une période où de plus en plus ce marché-là va se développer au Québec?

**M. Langelier (Martin) :** Bien, c'est difficile de pouvoir, évidemment, projeter dans le futur, mais ce qu'on voit actuellement, c'est... Clairement, au niveau des quads, il y a un déclin au niveau des ventes, et il y a proportionnellement une augmentation au niveau des véhicules côte à côte. Donc, de la façon dont je le vois et de la façon dont on le voit, au niveau de BRP, clairement le véhicule côte à côte semble avoir une versatilité qui est d'intérêt pour plusieurs utilisateurs, qui leur permet d'avoir un véhicule qu'ils peuvent transporter certaines choses si, par exemple, ils veulent aller à la chasse, et tout en permettant aussi d'avoir des utilisations plus récréatives. Donc, pour moi, je vois... quand même on continue à voir, au niveau de BRP, une évolution de ce véhicule-là, jusqu'à un certain point, au détriment du quad.

**Mme Bouchard (Isabelle) :** J'ajouterais, si je peux me permettre, qu'il n'y a pas une... les utilisateurs quads ne sont pas vampirisés par les utilisateurs de véhicules côte à côte. Les utilisateurs de véhicules côte à côte sont en fait en très grand nombre des nouveaux utilisateurs. Donc, c'est du sang neuf, en fait, sur les sentiers.

Puis juste en complément par rapport... En 2010, 65 % des ventes étaient sur les véhicules quads et 35 % étaient pour les côte à côte, et en 2013 c'était 50-50. Donc, on va voir qu'en 2015 la tendance va... le balancier va aller de l'autre côté.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, Mme Bouchard. M. le ministre.

**M. Poëti :** Parfait, merci. Moi, je n'ai pas... Est-ce que les collègues auraient des questions? C'est bon pour moi.

**Le Président (M. Reid) :** M. le député de Mégantic.

**M. Bolduc (Mégantic) :** Merci, M. le Président. Bonjour, M. le ministre. Bonjour, les collègues. Bonjour, les gens qui viennent nous présenter vos résumés de problèmes.

Moi, je vois trois types d'utilisateur dans nos sentiers, je sais qu'on n'est pas consulté par les autres ou concerné à ce point-ci : il y a les gens qui travaillent avec leurs équipements, il y a aussi les agriculteurs, les véhicules utilitaires qui servent aux déplacements sur les terres agricoles et, naturellement, ceux qu'on utilise dans les sentiers. Puis ce que je vois, c'est qu'il est en train de se créer une espèce de différenciation entre ces types de véhicule là.

Est-ce que vous voyez un inconvénient à ça, dans votre type d'industrie, actuellement, là? Parce que je sais que vous étiez concernés par le poids, à titre d'exemple, donc de 600 kilos à 900 kilos. Donc, les gens qui achètent des véhicules lourds ne pourront pas les utiliser dans les sentiers, etc., là. Comment vous voyez ce développement-là pour vous autres, là, manufacturiers?

**M. Langelier (Martin) :** Est-ce que vous parlez au niveau des véhicules... des quads ou des côte à côte?

**M. Bolduc (Mégantic) :** Des quads, des quads.

**M. Langelier (Martin) :** Des quads.

**M. Bolduc (Mégantic) :** Des quads et côte à côte. Ça n'a pas d'importance pour moi.

**M. Langelier (Martin) :** Écoutez, ce qu'on voit clairement, c'est qu'il y a une segmentation des produits qui est de plus en plus sophistiquée, donc qu'il y a de plus en plus de types d'utilisation qui se développent. Évidemment, au Québec, on est un peu limités avec l'utilisation qu'on en fait, mais, par exemple, aux États-Unis, il y a même des endroits, dans le sud des États-Unis, où il y a des dunes de sable et où l'utilisation ou le type de véhicule qu'on utilise est complètement différent de ce qu'on voit ici. Donc, il y a une grande variété d'utilisations qui se fait. C'est sûr que la majeure partie des gens n'ont pas la capacité de pouvoir acheter plusieurs véhicules pour couvrir chacune des utilisations potentielles, ce qui fait que, dans un contexte comme ça, on espère du mieux qu'on peut qu'il va y avoir assez de flexibilité au niveau des différentes législations pour permettre justement aux gens de pouvoir utiliser le même véhicule à la ferme que sur les sentiers. Et évidemment, ça, je comprends qu'il y a des éléments ou des limitations auxquelles on fait face à ça, mais grosso modo c'est un peu ce qu'on observe. Je ne sais pas si Isabelle...

**Mme Bouchard (Isabelle) :** Oui. Moi, j'ajouterais que le gouvernement a quand même rendu de l'argent disponible au cours des dernières années pour l'entretien des sentiers. Donc, il y a des ponceaux, des infrastructures qui vont être refaits sous différentes normes, parce que maintenant, bon, l'environnement, l'ingénierie s'est beaucoup améliorée, et les clubs sont très ouverts à ça. Donc, dans ma perspective, et, j'espère, dans la vôtre aussi, présentement je comprends que le réseau a besoin d'entretien, mais que peut-être que, dans cinq ans, dans 10 ans, il y aura... les poids pourront être revus à la hausse, parce que justement il y aura eu un bon entretien des sentiers. Et aussi ça va permettre aux clubs qui présentement pourraient ne pas accueillir les véhicules côte à côte à cause de leurs infrastructures de les accueillir peut-être, dans quelques années, lorsqu'ils auront fait l'entretien de leurs sentiers. Donc, tout ça mis ensemble, je pense qu'à moyen terme le poids va pouvoir être augmenté dans la loi.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. M. le député de Mégantic.

**M. Bolduc (Mégantic) :** Moi, j'ai deux autres questions. La prochaine, elle est orientée un peu sur la puissance de ces véhicules-là. Comme vous le savez très bien, les moteurs sont de plus en plus gros et de plus en plus puissants, ce

qui, je dirais, ajoute des risques aux utilisateurs dans certains cas. Est-ce qu'on pourrait comprendre... Est-ce que c'est vraiment, je dirais, les utilisateurs qui demandent ça? Parce que finalement, vous savez, à 150 kilomètres à l'heure, dans le bois, là, on ne va pas loin. Fondamentalement, qu'est-ce qui fait que vous êtes portés à créer des véhicules de plus en plus lourds, de plus en plus puissants? Puis quelles sont les forces qui nous dirigent vers ça?

**Le Président (M. Reid) :** M. Langelier.

• (10 h 40) •

**M. Langelier (Martin) :** Oui. Donc, essentiellement, il y a évidemment de la demande, on ne se le cachera pas, pour avoir plus de performance, de la même façon que sur les routes il y a de la demande pour avoir des véhicules plus performants. Dans les deux cas, il y a des lois, il y a des règles à suivre au niveau de la vitesse maximale, etc., et, dans la mesure où les gens respectent ces lois-là, la puissance ne devient pas un enjeu.

On a, en plus de ça, chez BRP, développé différents systèmes qui font en sorte que l'utilisateur peut permettre, dépendamment de l'expérience du conducteur, d'établir un type de conduite, c'est-à-dire entrer, je vous dirais, débutant, intermédiaire ou avancé, ce qui fait en sorte que, dépendamment du mode de conduite, vous allez avoir une accélération plus ou moins rapide, avoir une stabilité, etc.

Mais d'abord... Puis, comme je vous disais sur votre première question, il y a des utilisateurs, par exemple, aux États-Unis, dans les dunes de sable, qui demandent plus de performance, et évidemment ces véhicules-là sont offerts pour ces gens-là, mais ils sont offerts aux autres personnes. À partir de là, les règles d'utilisation deviennent importantes. Puis je pense que ça rejoint le point qu'on faisait en entrée, qui était de la sensibilisation par rapport aux utilisateurs. Et je pense qu'il y a une vaste majeure partie des gens qui utilisent leurs véhicules de façon appropriée. Malheureusement, les minorités font payer pour tous les utilisateurs, finalement.

**Le Président (M. Reid) :** M. le député de Mégantic.

**M. Bolduc (Mégantic) :** Une dernière question : Est-ce que vous pourriez nous faire une espèce de résumé sur où vous en êtes avec... Vous parlez de véhicules électriques, parce que, là, on ouvre la porte à ce développement-là. Où vous en êtes dans vos recherches? Puis est-ce qu'on va les voir arriver dans nos sentiers bientôt? Puis qu'est-ce que ça veut dire?

**Mme Bouchard (Isabelle) :** Bien, on a déjà des véhicules électriques qui sont sur le marché, qui sont en vente au Québec. D'ailleurs, la Société d'assurance automobile du Québec va recommencer les consultations sur l'autorisation pour les véhicules sur les routes de 50 kilomètres et moins, auxquelles on va participer, ça commence le 1er décembre. On continue les recherches. Le gouvernement du Québec est partenaire avec nous dans plusieurs projets de recherche qu'on ne peut pas parler, parce que c'est de la recherche industrielle, puis là il y a des compétiteurs en arrière, donc...

Donc, c'est sûr que la tendance va aux véhicules électriques. BRP étant une compagnie qui vend des produits de consommation, c'est sûr qu'on ne s'en ira pas dans une direction qui est différente de celle des consommateurs.

Ceci dit, vous savez, si vous avez magasiné un peu les véhicules électriques, que c'est les batteries qui fait en sorte que le prix augmente ou pas. Et, pour un véhicule qui va dans des sentiers où le terrain est très accidenté, la batterie est très sollicitée. Donc, avant qu'on puisse avoir... On peut aller sur les sentiers, présentement, avec les véhicules, parce que c'est des véhicules Can-Am, c'est des véhicules Commander Can-Am, donc c'est des côte à côte. Sauf que, si le sentier est très accidenté, vous ne pourrez pas vous amuser pendant quatre heures.

Donc, on en est là, mais on continue à chercher. Il y a plein de développement qui se fait sur des batteries, il y a plein de... Mais c'est sûr que c'est une de nos priorités.

**M. Bolduc (Mégantic) :** Merci.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, Mme Bouchard. M. le ministre.

**M. Poëti :** Peut-être pour répondre un peu à l'avenir des sentiers, et des ponceaux, et des ponts, je veux rappeler à tout le monde qu'au niveau des quads il y a 25 000 kilomètres de sentiers, 25 000 kilomètres de sentiers, et 32 000 kilomètres pour la motoneige. Plusieurs de ces ponts et ponceaux là sont même faits de façon temporaire pour la période de l'hiver.

Alors, je ne sais pas si vous avez une ouverture à participer avec nous un peu à la reconstruction en partenariat privé, mais il faut être réaliste. On travaille, et les gens y travaillent, mais même à ce jour je n'ai pas le nombre de ponts ou de ponceaux qui existent dans nos sentiers.

Alors, je suis obligé de vous dire que je reçois bien l'avenir, mais ce ne sera pas du court terme pour être capable, justement, d'augmenter le poids, et c'est en fonction de ça qu'on n'a pas augmenté le poids des véhicules. Mais, comme vous, j'espère que l'avenir va nous aider, mais, dans les années à venir, je pense qu'on a un peu de temps à passer. Merci beaucoup.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. M. le député de Mégantic.

**M. Bolduc (Mégantic) :** Écoutez, il y a un autre segment, pour moi, aussi qui est très important, puis vous le dites dans la conclusion : «[La] pérennité passe par l'établissement de sentiers permanents.» J'ai été assis quelques années sur une commission VHR, donc j'ai quelques idées là-dessus, mais j'aimerais bien entendre les vôtres sur l'établissement...

Comment vous voyez ça? Puis est-ce que vous avez... Parce que finalement vous avez une expérience très large via vos clients, là. Donc, pourriez-vous nous donner votre point de vue là-dessus?

**Le Président (M. Reid) :** Mme Bouchard.

**Mme Bouchard (Isabelle) :** Notre point de vue, c'est que ça fait des années, là... D'ailleurs, ça fait des années qu'au Québec on en discute, là, de la pérennité des sentiers. Il y a plusieurs régions qui se sont bien organisées puis qui seraient prêtes à passer... C'est sûr que, dans une région comme l'Estrie, par exemple, c'est compliqué, il y a beaucoup de terres privées puis il y a beaucoup de négociations à y avoir. Cependant, lorsqu'il y aura des sentiers permanents, il va y avoir une infrastructure qui va pouvoir se développer autour des sentiers, c'est-à-dire des restaurants, des postes d'essence, des motels, parce que, comme vous le savez, vous le savez tous, la qualité de nos sentiers, ils sont incroyables. On peut partir d'un bout et d'aller à l'autre bout, on peut partir du Sud et d'aller au Nord, et notamment dans la motoneige et dans le quad aussi. Mais, dans la motoneige, les gens ne vont pas dans le Sud l'hiver. Les gens, ils font de la motoneige, donc ils partent pour des longues randonnées.

Donc, les sentiers permanents, un, ça va permettre de clore une fois pour toutes la négociation à chaque année avec les propriétaires terriens, ça va permettre aussi de développer des infrastructures puis ça va permettre une planification de l'entretien du réseau aussi pour faire des investissements, parce que, là, présentement... Puis on l'a vu à Sherbrooke... ou en tout cas on a eu des enjeux à Sherbrooke par rapport à l'accessibilité. Mais comment est-ce que les clubs de motoneige auraient pu investir pour une traverse, pour une route alors que le sentier n'est pas permanent et que c'est des millions de dollars? Donc, la pérennité, ça va permettre ça, de planifier les investissements, de créer des infrastructures économiques autour de ça et d'arrêter à chaque année de se demander : Bon, O.K., est-ce que lui va accepter? Est-ce que lui n'acceptera pas?

**M. Bolduc (Mégantic) :** ...très intéressant, parce qu'effectivement je suis dans l'Estrie, mais il y a toute la périphérie des terres privées autour de Montréal, etc., aussi, puis j'ai entendu l'enjeu de Sherbrooke.

Mais est-ce que vous croyez, finalement, qu'on pourrait regarder ça, comment je dirais ça, donc, à long terme, puis qu'il faudrait, comme la fédération l'a démontré, faire des réseaux principaux, puis on verra après avec les réseaux auxiliaires? C'est comme ça que vous voyez ça, vous aussi?

**Mme Bouchard (Isabelle) :** ...quitte à y aller même avec les régions qui sont les plus prêtes en premier au lieu d'attendre que tout le monde soit prêt, d'aller sécuriser les sentiers dans les régions qui ont fait le travail.

**Le Président (M. Reid) :** Oui, merci. Nous allons maintenant passer au bloc de l'opposition officielle, et je vais passer la parole au député de Bertrand.

**M. Cousineau :** Oui, merci, M. le Président. Je salue le ministre aussi, moi, puis les députés autour de la table, des deux côtés. M. Langelier, Mme Bouchard, bienvenue à cette commission parlementaire. C'est rendu une habitude de vous recevoir à tous les deux, trois, quatre, cinq ans, là. Et puis BRP, bien c'est un peu la fierté des Québécois et des Québécoises, hein? Alors, écoutez, juste avant d'entrer... d'aller rapidement sur le sujet que je veux discuter avec vous puis qu'on retrouve à la page 4 de votre mémoire, il faut dire qu'il y a eu beaucoup de travail qui a été fait dans les dernières années avec les ministres des Transports qui se sont succédé, je pense à la députée de Laviolette, je pense à Norm MacMillan aussi et puis au dernier député de... le dernier ministre de la dernière législature. Il y a eu beaucoup de travail de fait, là, concernant la pérennité des... et puis des sentiers de contournement, des sommes investies. Je pense qu'il y a eu une belle collaboration entre les ministres des Transports. Bien, je le sais, parce que j'ai travaillé sur les commissions parlementaires — et puis je vois la députée de Laviolette — où on a travaillé avec acharnement, là, pour faire en sorte de travailler la sécurité, d'une part, mais de travailler aussi à arriver un jour à avoir un circuit de sentiers permanents.

Ceci dit, je veux en revenir à la page 4, lorsque vous mentionnez puis avec raison, là : Nous sommes très satisfaits de la proposition de laisser aux clubs quads le choix de décider entre 64 pouces ou 60 pouces, là, pour les côte à côte, d'accord? Et puis moi, je pense que c'est une bonne décision de la part du ministre de laisser le choix.

Il y a peut-être une problématique, parce que, dans une région donnée, s'il y a cinq, six clubs de quad, bien on peut commencer avec le club A avec un 64 pouces de permis, avec tout le système de pancartes et puis de panneaux, puis arriver quelques 50 kilomètres plus loin à un autre club, puis là c'est 60 alors qu'on est rendu en plein bois ou on est rendu dans une... Donc, ça, il pourrait y avoir, à mon avis, une problématique. Ça va prendre... Il va falloir que les gens soient bien informés avec des cartes régionales puis avec quand même une publication, là, de ce qui est à 60 ou à 64.

Maintenant, puis là j'arrive à ma question pour votre organisme, c'est-à-dire votre... BRP, on me dit... Puis j'ai lu quelques mémoires, en fin de compte, un policier de la Mauricie qui nous a envoyé un mémoire puis qui a dit que les 64 pouces, c'est beaucoup plus sécuritaire, beaucoup plus sécuritaire qu'un 60 pouces parce que c'est moins versant et puis c'est plus stable, donc, alors lui, ce policier-là, étant un utilisateur avec ses confrères, faisant plus 8 000 kilomètres par année.

Est-ce qu'un jour... Pensez-vous qu'un jour, éventuellement, il faudrait arriver à avoir du 64 pouces permis partout puis pour chacun des clubs? Parce qu'il y a une problématique, là, d'information puis il y a une problématique de sécurité aussi.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le député de Bertrand. Mme Bouchard.

**Mme Bouchard (Isabelle) :** C'est sûr qu'idéalement, les 64 pouces, s'ils pouvaient être acceptés partout... Mais c'est une question de largeur de sentier aussi. Il y a des sentiers qui ne peuvent pas accepter des 64 pouces, à ce moment-ci, et parce qu'il y a des sentiers qui font 120 pouces. 64 plus 64, ça fait plus que 120.

**Une voix : ...**

• (10 h 50) •

**Mme Bouchard (Isabelle) :** Oui, mais comme... Sur le site de la fédération, comme qu'on a écrit dans notre mémoire, il y a un tableau où les clubs sont listés, et, à un moment donné ou à un autre, 90 % des clubs acceptent les quads.

Évidemment, l'été, c'est plus large parce qu'il n'y a pas la neige. Donc, c'est pour ça, tantôt, que je disais, bon, quand on aura réparé les infrastructures... Puis je suis d'accord avec le ministre, là, mais moi, j'aime ça voir la vie positivement, donc je me dis qu'à long terme il y aura peut-être possibilité que, oui, les 64 pouces puissent être.

Maintenant, entre la sécurité, entre les 60 et les 64 pouces, je pense qu'il y a une différenciation à faire, c'est-à-dire que le 60 pouces, je crois, auquel le policier fait référence — mais je n'ai pas lu son mémoire — c'est un quad, alors que le 64 pouces auquel il fait référence, c'est un véhicule côte à côte. Donc, la forme de la machine est complètement différente. Effectivement, le quad, tu es protégé quand tu es dans un quad...

**Une voix :** Dans un côte à côte.

**Mme Bouchard (Isabelle) :** ...dans un côte à côte, pardon, et tu as un toit et tout. Mais il y a des véhicules côte à côte à 60 pouces aussi, donc ils pourront aller, ces véhicules-là, sur l'ensemble du réseau. Le projet de loi se réfère plus aux côte à côte... aux 64 pouces. Donc, oui, la sécurité, dans un côte à côte, c'est accentué.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, Mme Bouchard. M. le député de René-Lévesque.

**M. Dufour :** Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Alors, peut-être un commentaire, au début, à saveur économique. Voilà quelques années, en commission parlementaire, j'avais posé une question au Forestier en chef, qui était aussi sur le conseil d'administration d'Ouranos sur les changements climatiques, s'il était à la veille de pousser des palmiers au Havre-Saint-Pierre puis de l'épinette noire en Floride, parce qu'il n'y avait pas eu de neige sur la Basse-Côte-Nord, sept centimètres, et 26 centimètres à Baie-Comeau, et les deux ATR avaient perdu 9 millions en nuitées annulées. Alors, juste pour dire que c'est très sensible.

Au niveau des amendes, moi, je vous suis — j'ai déjà fait partie d'une commission parlementaire assez technique aussi — où est-ce que les amendes ne seront jamais assez dispendieuses pour nos cascadeurs puis nos brebis, qui en fin de compte, en bout de ligne, nous coûte plus cher, parce que, quand il arrive des accidents, c'est l'ensemble des contribuables qui paient. Alors, quand on va arriver aux amendes, là, on pourra avoir une discussion avec le ministre, maintenant, une... à saveur environnementale et technique.

Je suis toujours surpris quand j'arrive chez Moto Expert, à Baie-Comeau, puis de voir, oui, les côte à côte, mais maintenant c'est des côte à côte doubles. C'est aussi gros que mon Honda Ridgeline, juste pour vous donner une idée. Mais là où j'ai resté surpris, quand on avait fait des projets de loi soit avec la députée de Laviolette ou Norm MacMillan, dans le temps, c'était de passer aux deux-temps, aux quatre-temps. Là où j'ai resté surpris lors de mon dernier achat, voilà trois semaines : je me suis acheté un Expedition LE 900 ACE quatre temps, trois cylindres qui coûtait moins cher qu'un 600 E-TEC deux temps. Alors, pouvez-vous m'expliquer la technique de tout ça et le pourquoi on n'en est pas arrivé aujourd'hui juste aux quatre-temps, malgré que le deux-temps, au moment où on se parle, qui est vendu est beaucoup moins bruyant qu'auparavant? Alors, juste côté technique, peut-être nous en faire la nomenclature.

**Le Président (M. Reid) :** Oui. Mme Bouchard, voulez-vous...

**Des voix : ...**

**Le Président (M. Reid) :** Pardon! À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Mme Bouchard, voulez-vous, s'il vous plaît, éclairer les gens qui ne connaissent pas tout ça... ou M. Langelier?

**M. Langelier (Martin) :** ...commencer avec un début de... Évidemment, ce n'était pas dans le «Q&A», mais je vais m'essayer quand même.

Il faut faire attention de ne pas faire un lien entre le deux-temps puis le quatre-temps comme étant nécessairement plus ou moins efficaces d'un point de vue de la consommation énergétique. Puis le meilleur exemple que je peux vous donner, c'est nos moteurs hors-bord Evinrude qui sont deux temps. Et nous avons des compétiteurs qui ont tous des quatre-temps. Et je vous dirais que le nouveau moteur qu'on a sorti, qui est toujours avec une technologie deux temps, est celui qui est le plus efficace. Je pense qu'on parle de 35 % à 40 % d'efficacité accrue par rapport à la consommation d'essence et donc, évidemment, génération de gaz à effet de serre aussi. Donc, juste pour vous dire que ce n'est pas nécessairement parce qu'on passe au deux-temps qu'on a nécessairement une plus grande consommation d'essence ou une génération de gaz à effet de serre plus élevée. Donc, il ne faut pas nécessairement faire cette équation-là. Puis je vous dirais que l'ACE est un bon exemple des efforts qui ont été déployés par BRP pour justement réduire la consommation d'essence, réduire la génération des gaz à effet de serre, qui est nettement supérieur aux moteurs qui existaient dans les classes où ils sont.

**Le Président (M. Reid) :** M. le député de René-Lévesque.

**M. Dufour :** Par rapport au bruit... Parce que celui-là que j'ai, il est dans mon garage en bas. Je suis assez content, je le fais virer puis ça ne sent même pas dans mon garage, là, mais, au niveau du bruit... Parce que c'est non bruyant. Mais, le 600, est-ce qu'il est bruyant?

**M. Langelier (Martin) :** ...il faudrait que je regarde au niveau du dB, à savoir le 600 versus le...

**M. Dufour :** Parce que c'est les problèmes qu'on avait eus dans les Laurentides, dans le temps, de prendre des arrangements avec les villégiateurs puis ceux qui nous donnaient les droits de passage.

**M. Langelier (Martin) :** Oui, absolument. Je ne peux pas vous répondre spécifiquement sur le nombre de dB qui est généré par le 600 versus le 900, mais ce que je peux vous dire, c'est que c'est clairement un élément qui est une préoccupation importante pour BRP puis, je vous dirais, pour l'industrie aussi, parce que c'est par là que passe la pérennité du sport. Si on n'est pas capable de s'assurer que nos véhicules puissent côtoyer la population environnante, on a un problème, en termes d'industrie. Donc, clairement un enjeu.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Nous allons passer maintenant au deuxième groupe d'opposition, et je donne la parole au député de Granby.

**M. Bonnardel :** Merci, M. le Président. Quelques questions rapides. Premièrement, dans le modèle, quand vos détaillants vendent soit un modèle Maverick ou Commander, quand on va aux 64 pouces, est-ce que vous les obligez à mentionner au consommateur qu'il ne pourrait pas être capable d'aller rouler sur certains sentiers? Parce que je vous prends quelqu'un, là, qui est néophyte, qui arrive, qui dit : Moi, je veux un Maverick boue, puis c'est 64 pouces. Le gars l'achète, part, rentre dans le premier sentier, puis il fait : Wo! Je ne peux pas y aller. Est-ce que vous obligez vos détaillants à mentionner ça au consommateur ou non?

**M. Langelier (Martin) :** Non, parce qu'il y a un paquet de lois qui s'appliquent au niveau de l'utilisation de nos véhicules. Et donc vous avez ce véhicule-là qui est un véhicule côte à côte, mais après ça il y a les motoneiges, il y a a... Puis il y a des lois par rapport à l'utilisation... il y a le port du casque, il y a une panoplie de lois. Donc, nous, on s'attend à ce que nos concessionnaires fassent mention des exigences, puis d'ailleurs c'est marqué dans leur convention de concessionnaire, mais on ne va pas spécifiquement sur la largeur, donc...

Mais, ceci dit, ce que je vous dirais, c'est deux choses. C'est que nos concessionnaires, évidemment, ne sont pas partie intégrante de BRP, c'est des compagnies indépendantes de BRP, mais ça demeure des compagnies, des organisations qui sont très impliquées au niveau de leurs régions et donc connaissent ces règles-là et connaissent les limitations qu'on peut avoir.

**Mme Bouchard (Isabelle) :** Puis, dans le manuel d'utilisateur, ça dit de s'assurer que vous pouvez utiliser votre véhicule légalement.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. M. le député de Granby.

**M. Bonnardel :** Autre question. À la page 6 de votre mémoire, là, vous parlez... Donc, d'autres États américains acceptent des véhicules hors route dont le poids peut atteindre jusqu'à 2 000 livres. Je suis sur votre site, là, puis je pense que j'ai peut-être le plus gros modèle, le Commander Max, qui aurait un poids de 708 kilos. Puis j'imagine que la concurrence, là, qu'on soit avec Polaris ou d'autres... Est-ce que le poids est à peu près similaire quand on parle des gros modèles, là? Alors, pourquoi il faudrait qu'on légifère pour peut-être permettre, dans cette loi, à avoir un poids qui serait similaire à ce que vous mentionnez? Alors, je veux être capable de vous comprendre là-dessus, parce qu'à moins que vous me corrigiez, là, c'est peut-être celui-là qui est le plus pesant dans votre gamme.

**M. Langelier (Martin) :** À ma connaissance, il y a des véhicules qui sont plus lourds de que ça, mais il faudrait que je vous...

**Mme Bouchard (Isabelle) :** Oui, dans le Maverick.

**M. Bonnardel :** Dans le Maverick, il y a plus pesant que ça, oui?

**M. Langelier (Martin) :** Parce que vous avez des véhicules qui sont aussi à quatre places. Donc, évidemment, la plateforme est plus large.

**M. Bonnardel :** Le Commander Max, excusez-moi, là, on fait du... mais le Commander Max, c'est un quatre-places.

**M. Langelier (Martin) :** Bien, le Commander Max, ça, c'est un quad, c'est un quad.

**M. Bonnardel** : O.K. O.K.

**M. Langelier (Martin)** : Ah! excusez-moi, non, c'est un quatre-places.

**M. Bonnardel** : C'est un quatre-places VHR, là.

**Mme Bouchard (Isabelle)** : Mais on en a des plus pesants, il y en a des plus pesants.

**M. Langelier (Martin)** : Mais il y en a de plus pesants. Puis l'autre chose, comme on disait plus tôt, c'est qu'il y a une évolution aussi au niveau du type d'utilisations qui sont faites des véhicules. Donc, le commentaire était plus sur le fait qu'on veut s'assurer que la loi soit applicable sur une longue période de temps. Compte tenu de l'évolution qui se fait, on pensait que c'était sage de pouvoir ajuster.

**M. Bonnardel** : Vous parlez de certains États américains, mais est-ce que d'autres provinces canadiennes ont légiféré sur ce poids ou...

**M. Langelier (Martin)** : Pas à ma connaissance.

**M. Bonnardel** : Donc, pas de poids spécifique maximum d'utilisation?

**Mme Bouchard (Isabelle)** : Non. Comme le ministre disait, c'est le Québec qui s'est doté d'une loi sur les véhicules hors route, puis on est les seuls dans cette direction-là. La Colombie-Britannique vient de demander l'immatriculation de certains véhicules. On est en avance.

**M. Bonnardel** : O.K. Donc, pour vous, le 2 000 livres, c'est pas mal ce qui serait, pour vous, là, le poids idéal... ou d'amener à amender cette loi à 907 kilos, c'est ça?

**M. Langelier (Martin)** : C'est sûr. Et en même temps on comprend la réalité qui est que, dans certains sentiers, ce serait impossible de le faire, donc...

**M. Bonnardel** : ...parce que, rendu à 2 000 livres, là, c'est un camion, là, c'est un pick-up presque, là.

**M. Langelier (Martin)** : Absolument.

**Mme Bouchard (Isabelle)** : Oui.

**M. Bonnardel** : O.K. Pouvez-vous... Merci, M. le Président. Quand on parle, là, du modèle 60 ou 64 pouces, là, bon, je suis allé faire un petit tour sur votre site, là, puis je vois les différents modèles, que ce soit le Maverick, Commander, et tout ça. Est-ce que cette loi, vous allez sûrement peut-être dire non, mais pourrait changer votre modèle d'affaires en termes... Si cette loi était adoptée comme telle, sans amendement spécifique, là, votre modèle, pour la vente des 60, 64 pouces, vous n'allez pas changer demain matin la fabrication de vos modèles pour dire : Bien là, parce que le Québec a légiféré, on devra modifier nos modèles?

• (11 heures) •

**M. Langelier (Martin)** : En fait, pour nous, l'idée d'avoir une flexibilité, pour les différents clubs quads, de pouvoir accommoder l'utilisation du 64 pouces lorsque c'est possible nous semblait être l'approche la plus adéquate dans les circonstances. Donc, non, ça n'a pas d'impact significatif sur notre développement de produits, si vous voulez.

**M. Bonnardel** : Je veux revenir un peu sur ce que mon collègue nous disait tantôt, au Parti québécois, sur l'utilisation de la motoneige puis des véhicules hors route. Est-ce que vous permettez, sur vos modèles qui sont un peu plus course, là, si je peux l'appeler ainsi, là... Les Maverick boue, exemple, je suis allé les voir, là, j'en ai déjà utilisé, puis, bon, on utilise un tuyau d'échappement normal, qui est autorisé par Transports Canada. Est-ce que vous permettez présentement de modifier ces tuyaux d'échappement sur vos Maverick ou est-ce que... Quand je parle de ça, là, il y a du «aftermarket», excusez le terme anglophone, là, tout le monde le sait. Quand on a moto, motoneige ou quatre-roues, souvent les gars vont aller modifier le tuyau d'échappement, puis c'est ça qui fait que soudain les...

**Une voix** : ...

**M. Bonnardel** : C'est ça, les carottes, là, le 5 % d'utilisateurs qui passent la nuit dans le chemin, là, puis qui réveillent tout le monde. Est-ce que, donc, Bombardier permet ce changement?

**M. Langelier (Martin)** : Je vais vous répondre en deux catégories, si vous voulez, parce que... Dans un premier temps, tout ce qui est BRP, donc, que ce soient les véhicules qui sont... avec l'équipement «factory-installed», qu'ils appellent, c'est tous, essentiellement, des éléments qui respectent les normes de bruit et les normes environnementales. Parce qu'il faut que vous sachiez que tant au niveau des États-Unis qu'au niveau du Canada on a besoin de certifier nos produits au niveau de l'émission de gaz à effet de serre que ça génère, etc. Donc, ça, c'est comme ça.

L'autre chose, c'est que tous les accessoires qui sont vendus séparément par BRP sont aussi conformes aux règles applicables au niveau de bruit, au niveau d'émission, etc. Évidemment, on ne contrôle pas les «aftermarkets», comme vous disiez. Dans notre guide d'opérateur, c'est clairement établi que, si jamais il y avait des équipements qui ne sont pas conformes à l'utilisation de nos véhicules, à ce moment-là la garantie devient nulle. Mais évidemment on ne peut pas suivre chacun de nos consommateurs à chaque pas pour voir comment ils le font, mais clairement c'est découragé dans nos documents qu'on remet aux consommateurs.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Alors, Mme Bouchard, M. Langelier, merci beaucoup pour votre présentation. Et je suspends les travaux pour quelques instants, le temps que le prochain groupe prenne place. Merci.

*(Suspension de la séance à 11 h 2)*

*(Reprise à 11 h 4)*

**Le Président (M. Reid) :** À l'ordre, s'il vous plaît! Je souhaite la bienvenue à nos invités du Conseil canadien des distributeurs de véhicules hors route. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes, et par la suite nous aurons un échange d'environ 35 minutes. Je vous demande de commencer par bien vouloir vous présenter et présenter les gens qui vous accompagnent. Je vois qu'il y a une personne que nous avons déjà eu l'occasion d'entendre qui fait partie du groupe également. Alors, je vous laisse la parole.

#### **Conseil canadien des distributeurs de véhicules hors route (CVHR)**

**M. Fournier (Luc) :** Alors, merci. M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. les députés. Mon nom est Luc Fournier, je suis directeur des relations gouvernementales pour le Conseil canadien des distributeurs de véhicules hors route, soit le CVHR. Je suis accompagné de Mme Isabelle Bouchard, qui représente BRP, et de M. François Morneau, de Yamaha Canada. Ces deux compagnies sont membres de notre conseil. Merci de nous avoir invités aujourd'hui afin de discuter du projet de loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route.

Le conseil des distributeurs de véhicules hors route a été fondé en 1984. Il s'agit d'une association nationale sans but lucratif qui représente les principaux fabricants et distributeurs de véhicules tout-terrains, motos hors route et véhicules côte à côte. Les entreprises membres du CVHR représentent plus de 90 % de tous les nouveaux véhicules hors route vendus au Canada. Le CVHR soutient ses membres en fournissant une expertise et des services à plusieurs niveaux. Nous axons nos efforts sur les normes d'importation des véhicules, les programmes de sécurité des conducteurs, les statistiques des ventes et les relations avec les gouvernements. Je précise qu'en matière de sécurité nous offrons gratuitement en ligne un cours de sécurité interactif sur les véhicules côte à côte. Nous sommes également signataires, au Canada, de la formation CASI sur les véhicules hors route, qui est disponible dans la majorité des provinces. En outre, nous fournissons des fonds aux fédérations de VHR à travers le pays avec un programme de subvention. Cet argent provient directement des fabricants. Notre participation avec la Coalition nationale sur les sentiers nous a également permis de recevoir un important financement du gouvernement fédéral, au cours des dernières années, qui a servi à aménager des sentiers.

Les véhicules côte à côte sont offerts sur le marché depuis le début des années 2000. Ce sont des véhicules motorisés hors route conçus pour rouler sur quatre ou plusieurs pneus non routiers et ayant un volant de direction. Aussi, ils ont des sièges en banquette, des ceintures de sécurité, une structure de protection des occupants et une cylindrée motrice maximale de 1 000 centimètres cubes. Les modèles actuels comportent des sièges pour le conducteur et un ou plusieurs passagers.

Les côte à côte sont assurément fonctionnels, polyvalents et amusants. Ils représentent une nouvelle catégorie de machine qui attire les amateurs de plein air en nombre toujours grandissant. Ils sont tout désignés pour transporter le matériel au camping, pour les loisirs en famille ou pour l'exploration des sentiers. Destinés principalement à des fins récréatives, ils se sont aussi taillés un créneau dans le secteur du travail, y compris en agriculture et dans la construction.

On ne peut nier la popularité des véhicules côte à côte. Plusieurs manufacturiers me confirment que le taux de croissance des ventes de ce véhicule est supérieur à 10 % par année. En comparaison, la croissance actuelle des ventes pour les VTT traditionnels se situe plutôt autour de 2 %.

• (11 h 10) •

Le CVHR a pour mandat de représenter sept distributeurs de véhicules côte à côte sur les questions législatives, l'importation et la sécurité. Il s'agit de noms que vous connaissez, à savoir Arctic Cat, BRP, Honda, John Deere, Kawasaki Polaris et Yamaha. Comme vous le savez, nous avons une très forte présence au Québec avec un réseau de plus de 200 concessionnaires. Plus de 11 000 VTT neufs sont vendus dans la province sur une base annuelle. Également, le CVHR est l'un des propriétaires de Services de sports motorisés, qui organise les deux grands salons annuels de la moto et du VHR à Montréal et à Québec.

Notre conseil s'intéresse principalement à un des aspects du projet de loi, à savoir la largeur des véhicules côte à côte autorisés sur les sentiers de la province. Nous sommes convaincus que les clubs de VTT individuels du Québec devraient être en mesure de décider de la taille des véhicules qui ont accès à leurs sentiers. Nous comprenons que cette largeur peut varier en fonction des saisons et peut être affectée par les infrastructures existantes, comme les ponts, par exemple. En tant qu'industrie, nous encourageons pleinement tous les clubs de VTT à accepter les véhicules côte à côte

mesurant plus de 60 pouces de largeur là où cela est possible. Nous sommes heureux de constater que le ministre a maintenu la flexibilité permettant aux différents clubs de prendre les décisions locales sur la façon de gérer leurs réseaux de sentiers.

Cependant, il reste certaines préoccupations en ce qui touche l'application du projet de loi. Selon notre interprétation, vous exigez que les clubs indiquent au moyen d'une affiche spécifique là où les véhicules de plus de 60 pouces de largeur pourront être conduits. Nous comprenons aussi que le délai pour s'y conformer est très serré. Nous croyons qu'une période de transition devrait être prévue pour cette mise en application. Cela permettrait aux clubs de dresser l'inventaire de leurs sentiers existants, d'identifier les problèmes potentiels et de solliciter les commentaires des membres. De cette façon, nous jugeons que les clubs seraient ainsi capables d'apporter des ajustements logiques à leurs pratiques de gestion actuelles. Également, cette période de transition permettrait aux concessionnaires de modifier la gamme de produits disponibles dans leurs commerces. Nous croyons qu'il est raisonnable de donner du temps aux concessionnaires pour travailler avec les fabricants afin de déplacer des unités vers d'autres régions et prévoir des plans de contingence. Pour les compagnies, il va falloir revoir les stratégies de vente, fixer de nouveaux objectifs en fonction des changements potentiels dans les régions. Tout ça va demander des frais et du temps, donc une période de transition aiderait à réduire l'impact sur ces commerces et leurs employés à travers le Québec.

Nous vous remercions de nous avoir reçus ici aujourd'hui dans le cadre de cette consultation et nous sommes disposés à répondre à vos questions.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. Fournier. Je passe maintenant la parole, pour commencer la période d'échange, au ministre.

**M. Poëti :** Alors, merci beaucoup. Merci encore une fois d'avoir déposé ce mémoire, d'apporter ces commentaires-là, évidemment, de gens qui, je considère, sont en première ligne et qui connaissent très bien le secteur.

Vous avez soulevé au début que vous participez au niveau des fonds pour aider les organismes reliés à ce sport. On parle de combien à peu près, avez-vous une idée? Depuis combien de temps que vous participez financièrement?

**M. Fournier (Luc) :** Eh bien, financièrement, nous, on a été impliqués depuis les débuts du sport, puis notre apport au Québec sur les 10 dernières années se situe peut-être à environ un demi-million de dollars auprès de la fédération des clubs quads. C'est un peu moins du côté de la fédération des motos hors route. Puis ça, ça varie toujours en fonction du nombre de véhicules vendus chaque année et sur différents montants sur lesquels les différents fabricants peuvent s'entendre dessus. C'est évident qu'au Québec notre contribution est une moins grande proportion du budget global de la fédération, mais, dans bien d'autres provinces où le système de financement n'est pas semblable, ça peut être ça qui est le principal contributeur pour maintenir ces organisations-là à flot.

**M. Poëti :** ...profiter de votre connaissance statistique, là, peut-être pour m'éclairer davantage. On dit qu'il y a 382 000 VTT immatriculés au Québec. On en compte seulement 20 000 pour les autoquads, 5 %. Sur ces 20 000 autoquads, selon vous, plus de 60 pouces, c'est combien, actuellement?

**M. Fournier (Luc) :** Ça, c'est une excellente question, puis j'aimerais avoir une réponse précise à cette question-là également, mais c'est que... Non, mais ce qui est clair, par contre, ce sur quoi on peut s'entendre, c'est qu'il y a des véhicules côte à côte dans toutes les régions du Québec, et dans toutes les régions du Québec il y a des véhicules côte à côte qui sont au-delà de 60 pouces de largeur. C'est des véhicules très populaires, les gens s'en servent. Les gens s'en servent sur les sentiers, sur leurs terres privées, etc., donc il y a certainement une demande pour ces véhicules-là. Puis, d'après ce qu'on a comme information... C'est de l'information anecdotale, mais la plupart des fabricants me confirment que, du côté des ventes, du côté de l'augmentation des ventes dans ce secteur-là, dans le secteur des côte à côte, on parle d'une augmentation de 10 % par année. Donc, dans notre milieu à nous, c'est significatif comme chiffre.

**M. Poëti :** Est-ce que vous évaluez proportionnellement la baisse des ventes dans d'autres domaines des VHR à 10 %? Parce qu'en fait ce que je veux comprendre : Est-ce qu'ils viennent remplacer ce que les gens achètent actuellement? Est-ce que la tendance est : On achète moins de véhicules, évidemment, hors route et plus de ce type de véhicule là?

**M. Fournier (Luc) :** Bien, c'est difficile de faire le lien direct de cette façon-là, parce que nous, on a été frappés très durement par la récession. Par exemple, si on regarde, au Québec, la dernière fois qu'on était en commission ici, on vendait environ 21 000 VTT par année. Ça, c'était en 2006-2007. Et aujourd'hui on en vend 11 000 par année. Mais nous... Puis ça, ça a été partout comme ça à travers le pays, on a perdu près de 50 % des ventes de VTT. Donc, parallèlement à ça, il y a une question économique. Mais aussi, oui, c'est certain qu'il y a d'autres options sur le marché pour dépenser ces fonds discrétionnaires là.

**M. Poëti :** D'accord. Je veux vous rassurer sur votre commentaire, qui est tout à fait pertinent, évidemment, compte tenu du délai, parce que, bon, il y a un paquet de raisons qui fait qu'on est peut-être plus tard, là, en saison, pour traiter d'un dossier comme celui-là, quand on sait qu'évidemment c'est un sport d'hiver pour plusieurs personnes. La période de transition, effectivement, peut être intéressante, on va la regarder, mais évidemment l'hiver, là, n'est plus à nos portes, est arrivé à Québec, en tout cas, ça, c'est sûr. Alors, c'est sûr que cette période de transition là pourrait être intéressante. On va peut-être voir de quelle façon on peut l'appliquer, parce qu'on est serrés dans le temps. Le projet

de loi, évidemment, n'est pas terminé, on pense pouvoir le réaliser assez rapidement, mais quand même on sera peut-être en pleine saison. Donc, on va regarder de quelle façon on pourrait peut-être, au niveau de la législation... ou qu'il y ait une ouverture ne serait-ce que pour les amendes aussi, également, et aux sentiers — je n'ai pas besoin de rappeler le nombre de kilomètres de sentiers — donc ne serait-ce au niveau des affichages, ensuite la connaissance des affichages, donc que les nouvelles cartes soient faites de façon à les identifier. Je comprends que les centres entre eux et les différentes fédérations se connaissent, mais il me semble que cette idée-là de transition peut être viable. Il faut voir de quelle façon on pourrait l'appliquer, cependant.

Merci de votre commentaire. Et je comprenais que c'était le principal aspect que vous aviez tantôt sur ça. Donc, je comprends d'emblée que, pour le projet de loi, vous êtes assez en accord avec le projet de loi.

**M. Fournier (Luc) :** Oui, surtout, mais on partage les mêmes préoccupations qui ont été soulevées par BRP relativement au poids et relativement à la question des pneus. Alors, au niveau de l'industrie, c'est certain qu'en termes de poids on trouve que ça pourrait être insuffisant, ce que vous avez d'identifié dans votre projet de loi à l'heure actuelle. Puis, oui, évidemment, c'est évident que la question d'une période de transition, ça nous interpelle directement, parce qu'on veut s'assurer qu'autant les clubs que les concessionnaires aient le temps de s'adapter à cette nouvelle réalité là puis on veut s'assurer qu'il n'y a pas des gens qui arrivent, qui font du... ils se promènent dans des sentiers, ça fait des années, mais que, là, dans quelques semaines, ils arrivent là puis, puisqu'il n'y a pas d'affiche là, bien du jour au lendemain ils ne peuvent plus se rendre sur leurs sentiers préférés. Donc, pour nous, ça nous interpelle, c'est certain.

**M. Poëti :** Je reçois bien votre propos, mais je suis encore dans le néant sur le nombre de véhicules de 64 pouces et plus qui existent au Québec. Alors, on ne sait pas l'ampleur de la problématique, mais, écoutez, je la comprends quand même. Mais il est impossible de pouvoir la déterminer.

L'autre point sur lequel je veux vous rassurer : les projets pilotes de cinq ans, en ce qui me concerne, ça n'arrivera plus. Ça va être trois ans. Je pense que cinq ans est une très longue période, en fait. Et on va raccourcir les périodes de projet pilote pour être capable de prendre des décisions plus rapidement puis être capable, justement, de l'intégrer sur une base qui permet justement cette transition-là.

Pour les pneus, je reçois bien. Et, je répète ce que j'ai dit, cette ouverture-là technique, il me semble qu'elle est importante et justifiée. On va demander aux gens de le regarder.

Pour le poids, cependant, je pense que je réitère la même réponse, mon inquiétude est une inquiétude de sécurité sur l'état et la capacité de nos petits ponts, ponceau — temporaires dans bien des cas — d'installés à la grandeur du Québec. Je pense que, pour le moment, il nous est difficile d'évaluer une augmentation du poids, compte tenu des sentiers. Mais, hors sentier, moi, je n'ai pas de problème, les gens peuvent... vous pouvez mettre le poids que vous voulez, là. Mais, quand quelqu'un l'achète pour se promener dans les sentiers, là... Vous dites tantôt... Ce qu'il y aurait de pire que d'arriver à une signalisation qui ne le permet pas serait d'arriver à un ponceau qui est défoncé, et là ça vient limiter l'ensemble de l'utilisation pour tous les gens qui devaient prendre le sentier.

**Le Président (M. Reid) :** M. Fournier.

**M. Fournier (Luc) :** Oui, certainement. Bien, regardez... Écoutez, au niveau du poids, ce que j'aimerais soulever ici, c'est qu'il y a déjà des surfaceuses, il y a déjà des endroits où on se sert de machines qui sont beaucoup plus lourdes que ça pour maintenir les sentiers. Donc, on parle d'un poids, deux mesures ici quand même.

• (11 h 20) •

**M. Poëti :** Oui, mais c'est-à-dire que je ne veux pas le remultiplier, par exemple. Je suis obligé d'avoir la surfaceuse. Alors, ça se fait sur une base sécuritaire et ça se fait sur une base où... Vous connaissez le profil d'une surfaceuse mieux que moi, il y a une différence avec un quad, là. Et, à partir de là, pour faire le travail, ils doivent le faire.

Maintenant, est-ce que je veux augmenter le risque de bris davantage sur ce type de ponceau là? C'est la partie qui nous inquiète. Ce n'est pas sur le volet marketing, là.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. M. Fournier.

**Une voix :** ...

**M. Fournier (Luc) :** Oui, certainement.

**Le Président (M. Reid) :** Mme Bouchard.

**Mme Bouchard (Isabelle) :** J'ai aussi un petit mot à dire sur la durée, la période du projet pilote. C'est que le projet pilote avait commencé avec les véhicules qui étaient de 60 pouces de large et il a été amendé à 64 pouces justement parce que les véhicules devenaient... étaient plus large. C'était nouveau sur le marché, c'est pour ça que ça a été augmenté. Ça fait que c'est sûr que c'est long, cinq ans, pour un projet pilote, mais, dans ce cas-ci, je pense que c'était presque nécessaire, compte tenu qu'il y avait une nouvelle dimension de véhicule à intégrer puis à faire en sorte que les clubs puissent vérifier si ça fonctionnait.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, Mme Bouchard. M. le député d'Argenteuil.

**M. St-Denis :** Oui, bonjour. Alors, bonjour à tous mes collègues. M. le ministre. Vous avez... Je comprends votre préoccupation au niveau des véhicules de plus de 60 pouces, là, mais l'ouverture du ministre à cet égard-là fait en sorte... Puis ça, on ne se le cachera pas, ça va créer une pression sur les clubs, parce que veux veux pas, là... Mais moi, là-dedans, à cet égard-là, je veux savoir si vous comptez investir pour aider les clubs à, justement, se mettre à niveau pour pouvoir permettre l'utilisation des véhicules de 60 pouces et plus? C'est-à-dire déjà dans vos plans?

**M. Fournier (Luc) :** Bien, écoutez, c'est certain que le succès des concessionnaires et des clubs est interdépendant, ça prend des sentiers pour accommoder les véhicules puis ça prend des membres pour faire fonctionner les clubs. Alors, nous, on estime que ces gens-là vont continuer à travailler ensemble. Déjà lorsqu'on regarde ce qui est construit comme sentiers, je pense que, la plupart des sentiers, il y a beaucoup d'argent qui a été investi déjà, qui vient de différentes sources. On a été en mesure d'aller chercher de l'argent du gouvernement fédéral, on parle de... à hauteur de quoi, de 30 millions au cours des dernières années, qui est réparti à travers le pays puis pour le motorisé et pour le non-motorisé. Mais c'est ça. Dans ce sens-là, j'ai l'impression que les sentiers qui vont être construits à l'avenir devraient permettre d'accommoder des véhicules de plus de 60 pouces un peu partout. Je ne sais pas si tu peux peut-être ajouter quelque chose là-dessus, François, au niveau des discussions que tu avais en fin de semaine.

**Le Président (M. Reid) :** M. Morneau.

**M. Morneau (François) :** Bien, oui, en fin de semaine passée, à Saint-Hyacinthe, il y avait le salon du quad, le salon du véhicule tout-terrain. J'ai assisté pendant trois jours au salon, j'ai rencontré plusieurs clubs, comme tel. Donc, la plupart, en tout cas, me semblent... Il y en a un, entre autres, le club de Notre-Dame-du-Laus m'indiquait qu'ils avaient investi 40 000 \$ dans leurs sentiers au courant de l'été pour accepter les véhicules de 64 pouces. Donc, ils avaient même acheté une grappe de côté pour pouvoir gratter, surfacer le sentier à plus de 15 pieds de large. Donc, la plupart des clubs ont déjà investi, parce que le projet pilote existe depuis plusieurs années. C'est les sons de cloche qu'on a des terrains, des clubs et des utilisateurs. En tant que fabricants, nous avons supporté la fédération. Et aussi, avec le conseil canadien, les fédérations sont supportées financièrement de la même façon, et on va continuer à les supporter financièrement aussi.

**Le Président (M. Reid) :** Oui, M. le député d'Argenteuil.

**M. St-Denis :** Il ne faut pas se le cacher, il y a des clubs qui ont une forte densité de membres, hein, mais il y a d'autres clubs où les membres qui paient leur membership, bien ils font juste passer sur les sentiers, donc eux autres vont peut-être avoir plus de difficultés. Donc, c'est peut-être le but de ma question, à savoir : Est-ce que vous allez les identifier puis être en mesure de leur donner un coup de main? Bien, dans la mesure où ça va avec vos ventes, évidemment.

**Le Président (M. Reid) :** M. Fournier... ou M. Morneau.

**M. Morneau (François) :** Bien, je préférerais peut-être laisser la fédération des clubs quads répondre à ça, parce que nous... le conseil canadien et les fabricants supportent la fédération, et les fédérations sont là pour redistribuer l'argent à leurs clubs. Je crois qu'ils y vont selon... au prorata des kilomètres de sentier.

**M. St-Denis :** Parfait. On va leur poser la question.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce que... Oui, M. le ministre.

**M. Poëti :** Bien, peut-être juste parce que, bon, bien on a la chance, en fait le privilège d'avoir des gens qui connaissent vraiment ça alentour de la table, mais on me dit qu'au niveau de surfaceuses, ce que vous avez soulevé comme le point... il y a plusieurs endroits où les surfaceuses passent à côté, ne passent pas sur ces ponts parce qu'ils sont à risque. Dans certains cas, ils les contournent. Alors, c'est un élément aussi de poids et aussi que la surfaceuse, sur une plus longue... en fait l'empiètement étant plus long, modifie un peu le poids, là, élément technique que les collègues doivent connaître.

**Le Président (M. Reid) :** M. le député de Mégantic.

**M. Bolduc (Mégantic) :** Merci. Vous avez parlé de statistiques de vente. Bien, moi, je serais intéressé sur cette dimension-là, parce que j'imagine que... Vous êtes le conseil canadien, donc vous regardez les ventes pour tout le Canada.

Est-ce qu'il y a des ventes dans le même processus ou le même mélange, donc les 64 pouces, qui augmentent aussi dans le reste du Canada? Comment vous voyez ça? Qu'est-ce qui se passe dans le reste du pays?

**M. Fournier (Luc) :** Dans le reste du pays, on voit à peu près les mêmes courbes de ventes que nous voyons au Québec, c'est pas mal les mêmes tendances un peu partout au pays. Il y a certaines différences régionales dans certains endroits puis, bon, compte tenu de la présence de certaines compagnies, mais généralement les tendances de vente vont dans la même direction. Puis, oui, on nous indique que, du côté des ventes de véhicules côte à côte... Même si cette information-là est exclusive aux fabricants, à l'heure actuelle, on nous indique que ça va très bien de ce côté-là. C'est le marché qui roule.

**Le Président (M. Reid) :** M. le député de Mégantic.

**M. Bolduc (Mégantic) :** Merci. Est-ce que, je dirais, l'étendue des réseaux dans les autres provinces est comparable à ce qu'on voit ici, au Québec, ou si le Québec est loin en avance par rapport à ça, au niveau du développement des sentiers et des services qui sont offerts, finalement, aux utilisateurs de quad?

**M. Fournier (Luc) :** Bien, c'est évident que les provinces sont toutes à des niveaux différents à ce chapitre-là. Pour imaginer ça un peu, je peux vous indiquer, par exemple, qu'il y a deux provinces où le port du casque n'est pas obligatoire encore, il y a des endroits où on n'est pas en mesure d'immatriculer nos véhicules encore. Donc, c'est évident qu'au Québec... le Québec sert de modèle pour l'ensemble du pays, le Québec a une longueur d'avance de ce côté-là. Et le système de financement lié à l'immatriculation semble très bien fonctionner, et je pense que vous avez le réseau de sentiers qui démontre justement le bien-fondé de cette approche-là, oui.

**Le Président (M. Reid) :** M. le député de Mégantic.

**M. Bolduc (Mégantic) :** Merci, M. le Président. Vous avez parlé tout à l'heure que vous aviez aussi des cours de sécurité pour les côte à côte. Pourriez-vous nous donner un peu les paramètres de ces cours-là, quel est l'objectif pointu? Parce que vous avez parlé de cours de sécurité côte à côte, là, puis je voudrais juste comprendre dans quel contexte vous offrez ce service-là.

**M. Fournier (Luc) :** Oui, bien, nous autres, essentiellement, c'est sûr qu'on est les premiers concernés en matière de sécurité, c'est très important pour nous que les consommateurs puissent se servir longtemps de leurs machines et en toute sécurité. Dès l'achat sur le plancher de vente, lorsque vous voyez les véhicules en vente, il y a plein d'autocollants qui indiquent... qui parlent des mesures de sécurité comme le port du casque, le port de la ceinture, ce genre de chose là. On parle également d'éviter des comportements à risque comme le fait, bon, de conduire en état d'ébriété ou de façon dangereuse. Puis, comme organisation, on a mené des campagnes de sécurité pour que les gens, justement, évitent les comportements à risque. Comme organisation, oui, nous, on est signataires, au pays, de sessions de formation qui sont dispensées par les fédérations d'utilisateurs à travers le pays.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. Fournier. Je passe maintenant la parole à la porte-parole de l'opposition officielle, la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Merci, M. le Président. Bien, bienvenue, MM. Fournier et Morneau, et bienvenue, Mme Bouchard. Donc, en lien avec la question de la période de transition, j'aimerais un petit peu mieux comprendre vos préoccupations. Est-ce que vous avez une idée, je comprends que ce n'est peut-être pas précis, mais une idée du nombre de clubs actuellement, soit en nombre ou soit en pourcentage, qui sont prêts à recevoir les véhicules de 60 pouces et plus?

**Mme Bouchard (Isabelle) :** Comme j'ai mentionné, sur le site de la fédération on a trouvé un tableau qui indique par saisons pour tous les clubs. Si j'ai bonne souvenance, là, il y a cinq clubs, en fait, qui refusent 12 mois par année les véhicules de 64 pouces, mais tous les autres clubs acceptent à un moment ou à un autre de l'année les 64 pouces. Il y en a plusieurs que c'est l'été, parce que les sentiers sont plus larges l'été. Donc, ça, ça serait pour répondre à votre question concernant les clubs qui acceptent les 64 pouces, mais pour...

• (11 h 30) •

**M. Fournier (Luc) :** Oui, bien, c'est ça. Notre préoccupation, c'est surtout lié au fait qu'on n'est pas au courant combien de temps ça peut prendre aux différents clubs de se tourner de bord pour être capables de faire imprimer les panneaux, installer les panneaux, etc. Donc, c'est de ce point de vue là qu'on est un peu face à l'inconnu aujourd'hui. Donc, c'est pour ça qu'on aimerait avoir une période de transition qui nous permettrait... en fait qui permettrait aux clubs de s'adapter à cette nouvelle réalité.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui. J'aimerais mieux comprendre quand vous dites s'adapter à la nouvelle réalité. C'est parce qu'il y a déjà de l'existant, et, dans certains cas, quand ils les refusent, c'est parce que les sentiers ne sont pas suffisamment larges, là, c'est une question très, très pratique, là, c'est très terrain. Donc, quand vous dites une période de transition, pour faire quoi?

**Mme Bouchard (Isabelle) :** Pour mettre les affiches qui disent : Bienvenue aux véhicules de 64 pouces. Parce que présentement il n'y en a pas, d'affichage. Donc, quand les utilisateurs vont arriver, avec la loi, ils vont s'attendre à voir une affiche qui dit : 64 pouces. S'ils ne voient pas d'affiche, ils n'iront pas. Donc, c'est pour la pose de ces affiches-là, pour aussi voir, comme quelqu'un soulevait... aller sur les sentiers : O.K., si on connecte avec l'autre club, est-ce que l'autre club, lui, il peut supporter du 64 pouces? Comment on... Si c'est non, est-ce qu'on fait une voie de... est-ce qu'on le fait dévier ailleurs? Si c'est oui, O.K., est-ce que lui a fait son affichage? Donc, ça serait de ce type-là, le temps pour faire ça.

**M. Fournier (Luc) :** C'est parce que présentement, lorsqu'on arrive devant ces sentiers-là, à des endroits bien ça va être peut-être des poteaux, puis là, si on n'est pas capable de passer entre les poteaux, bien, à ce moment-là,

on sait qu'on n'est pas en mesure de circuler là. Là, c'est ça, justement, la question, c'est ça. Ça va prendre combien de temps pour imprimer ces panneaux-là? C'est vraiment dans le pratique.

**Mme Bouchard (Isabelle) :** Puis les poser.

**M. Fournier (Luc) :** Puis les poser, puis donner la chance aux bénévoles de les poser. Si on parle d'un délai de quelques semaines, bien on a l'impression que ça pourrait être trop court puis que ça pourrait occasionner des problèmes. Donc, c'est dans ce sens-là qu'on aimerait avoir une période de transition.

**Le Président (M. Reid) :** Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** ...dans cette période de transition là, c'est la situation actuelle qui prévaut qui va se poursuivre. Donc, les sentiers qui ne peuvent pas accueillir des plus de 60 pouces ne pourront pas plus les accueillir, s'ils n'ont pas les installations en fonction. Est-ce que c'est ce que je comprends?

**Mme Bouchard (Isabelle) :** Oui, mais, ceux qui les accueillent et ceux qui peuvent les accueillir, s'ils ne sont pas affichés, les gens n'iront pas. Tu sais, c'est ça qui arrive, là, c'est juste ça. Puis c'est des bénévoles, donc ça prend un peu de temps pour... Imprimer, combien ça va nous coûter? Combien qu'on en a de besoin? Combien il y a d'entrées pour rentrer sur nos sentiers? C'est tout ça.

Peut-être que le délai, il peut aller, je ne sais pas, moi, par saisons, tu sais, s'assurer qu'à l'hiver prochain, là, quand l'hiver va commencer, bien que, là, ça rentre en vigueur parce qu'on va avoir fait le tour du cadran, puis ils vont pouvoir avoir accès à tous leurs sentiers. Parce qu'il y a des sentiers qui sont ouverts juste l'hiver, puis il y a des sentiers qui sont ouverts juste l'été, donc, pour les recenser, il faut que tu attendes la saison. Ce serait surtout ça. Ce serait... En fait, c'est pour que ceux qui peuvent aller dans les sentiers y aillent. En ce moment, comme il dit, si tu as deux poteaux puis tu ne passes pas, tu n'y vas pas, mais peut-être qu'avec... s'ils recensent vraiment, puis ils regardent, puis ils voient, puis ils discutent entre eux, bien là ils vont se dire : Bien, finalement, on l'avait sous-évalué, ça va passer. Juste pour faire un inventaire.

**M. Fournier (Luc) :** Je pense que M. Morneau voudrait continuer là-dessus.

**Le Président (M. Reid) :** M. Morneau.

**M. Morneau (François) :** Merci, M. le Président. Dans le fond, l'amendement de la loi, c'est de réduire... certains cas, là, les clubs vont pouvoir réduire à 60 pouces, ce qui n'est pas le cas présentement. Ce qui est existant, c'est qu'ils doivent accepter jusqu'à 64 pouces. Alors, pour permettre à ces clubs-là, ceux qui ont déjà des infrastructures qui permettent d'accepter 60 pouces, de s'afficher, tout simplement, parce que, sinon, soit qu'ils ne l'acceptent pas ou... C'est donner cette période de transition là à ces gens-là de mettre leurs choses en place.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui. Est-ce que je comprends qu'actuellement les clubs ne peuvent pas refuser les 60 pouces et plus? Est-ce que... Et même si c'est pour des questions de sécurité? Donc, à ce moment-là, si vous me dites que le terrain ne le permet pas, est-ce qu'on n'a pas un enjeu de sécurité relié à ça?

**Mme Bouchard (Isabelle) :** ...ceux qui peuvent, ce n'est pas tout le monde. Tu ne peux pas arriver avec ton véhicule côte à côte qui fait 64 pouces n'importe où, n'importe quand. C'est pour ça que la fédération a mis le tableau sur leur site Internet.

Mais, à ce moment-ci, tous les clubs peuvent, selon le projet pilote, accepter les 64 pouces, donc ils n'ont pas besoin de mettre un affichage. La loi, telle que je la comprends, ceux qui vont accepter les 64 pouces vont l'afficher, donc ceux qui ne l'afficheront pas ne les accepteront pas. C'est cette période-là, là.

**M. Fournier (Luc) :** C'est ça. C'est qu'essentiellement le type qui fait du côté à côté dans un sentier spécifique depuis les trois, quatre, cinq dernières années peut arriver là dans trois ou dans quatre semaines, puis, s'il n'y a pas d'affiche, ça veut dire qu'il... Là, il est dans l'incertain, il est dans l'inconnu : J'ai toujours fait du côté à côté ici, mais là, à partir de demain matin, est-ce que je suis toujours capable d'aller de l'avant ici? Puis là, pour être capable de faire ça, il va falloir qu'il voie l'affiche.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Et vous pensez que ça prendrait combien de temps comme période de transition?

**Le Président (M. Reid) :** Mme Bouchard.

**Mme Bouchard (Isabelle) :** Il faudrait quasiment passer autour du cadran. Comme je disais tantôt, il y a des sentiers qui sont seulement l'été, il y a des sentiers qui sont seulement l'hiver. Je ne sais pas. C'est sûr que, si ça

s'applique demain matin — puis le ministre l'a dit — ça serait un peu compliqué, mais peut-être que ça pourrait s'appliquer en août, tu sais. Peut-être que le mois d'août, c'est assez, je ne sais pas, là. Il faudrait parler avec la fédération, il faudrait parler avec les clubs. Nous, ce n'est pas nous qui faisons ça. On veut juste s'assurer qu'ils ont le temps.

**M. Fournier (Luc) :** Oui, c'est ça, parce que nous, évidemment, on a eu quelques jours ouvrables seulement entre notre invitation et notre convocation, donc on n'a pas pu s'arrêter nécessairement sur un choix spécifique puis on n'a pas été en mesure de consulter tous les intervenants qu'on aurait aimé consulter à ce niveau-là. Mais on croit que... Puis c'est ça, puis on est très heureux de l'ouverture du ministre à ce chapitre-là.

**Le Président (M. Reid) :** Mme la députée.

**Mme Ouellet :** Oui, merci, M. le Président. Je comprends qu'on est dans une saison qui commence et que, là, les gens... Puis de toute façon probablement que les différents clubs savent que ça s'en vient éventuellement puis qu'ils ont probablement identifié leurs différents tronçons, mais peut-être pas encore fait fabriquer leurs panneaux. Mais vous ne pensez pas que, pour la prochaine saison, qui est probablement la saison, là... je ne sais pas si vous avez une saison de printemps ou une saison... ça commence tout de suite l'été, ça ne pourrait pas être possible que dès la prochaine saison... qu'on laisse passer la saison d'hiver, mais que ça pourrait être pour la prochaine saison?

**Mme Bouchard (Isabelle) :** Bien, l'hiver, c'est souvent la saison où les sentiers... qu'ils sont le moins accessibles, donc ça va être... Moi, peut-être que je laisserais passer le printemps pour qu'au moins la neige fonde puis que les gens puissent se mettre des bottes puis aller recenser dans ces coins-là. Mais de commencer tout de suite au printemps, après, l'été, on les met encore dans une position... Puis, il ne faut pas oublier, c'est des bénévoles, tu sais, ça fait qu'ils font ça après leurs heures de travail puis leurs fins de semaine. Ça fait qu'il faut leur donner un petit peu de temps.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Mme la députée.

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Oui. M. le député de René-Lévesque, il vous reste 1 min 30 s.

**M. Dufour :** Matane ou René-Lévesque?

**Une voix :** ...

**M. Dufour :** Vas-y. Je reviendrai.

**Le Président (M. Reid) :** Ah! pardon. Matane...

**M. Bérubé :** Matane-Matapédia, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Matane-Matapédia, oui, excusez-moi.

**M. Bérubé :** Merci, M. le Président. Je vous salue. À titre de député de Matane-Matapédia, j'ai le privilège de compter sur une des régions où la pratique des véhicules hors route est la plus élevée. D'ailleurs, c'est le magazine *L'Actualité* qui indiquait pas plus tard que l'an dernier que le paradis québécois, voire même nord-américain du VHR était dans la Matapédia. C'est un grand honneur pour nous.

Et aussi à la même période j'étais titulaire du ministère du Tourisme. Alors, on avait commencé un certain nombre de travaux avec l'industrie pour mettre en valeur le VHR, notamment auprès des Américains, qui aiment beaucoup la pratique notamment de la motoneige au Québec. L'hiver, c'est une clientèle qui est importante. Alors, c'est une industrie qui est importante dans toutes les régions du Québec, notamment pour le tourisme hivernal. Alors, vous contribuez à un loisir qui est prisé des Québécois et des touristes mais également à un moteur économique hivernal.

Rappeler également que Bombardier, de façon générale, est un fleuron important. Alors, nous, on comprend que cette grande entreprise doit faire des représentations pour demeurer un fleuron important. On a appris hier que c'était nécessaire, dans les circonstances, que Bombardier puisse continuer de croître, et nous allons appuyer Bombardier dans ses représentations, je voulais profiter de l'occasion pour le dire.

Ceci étant dit, le projet de...

**Le Président (M. Reid) :** ...à peine quelques secondes, M. le député.

**M. Bérubé :** Quel est l'élément principal qui ne se retrouve pas dans le projet de loi et que vous auriez aimé voir? Je vais le poser de cette façon-là. Est-ce que vous avez un élément, que vous trouvez, là, compte tenu de vos enjeux, qui aurait dû se retrouver là? Une question plus générale.

**Le Président (M. Reid) :** M. Fournier. Rapidement, si vous pouvez.

**M. Fournier (Luc) :** Oui, certainement. Merci beaucoup de votre question. Clairement, nous, on s'est surtout concentrés sur les choses qui faisaient moins notre affaire, mais, de façon générale, nous sommes satisfaits du projet de loi tel qu'il est présenté devant nous aujourd'hui, mis à part... bon, je vois que ça réjouit le ministre, mais mis à part les éléments qu'on a soulevés un peu plus tôt. Merci.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. Fournier. Alors, nous allons passer maintenant au deuxième groupe d'opposition. Je passe la parole au député de Granby.

• (11 h 40) •

**M. Bonnardel :** Oui, merci, M. le Président. Rapidement. Deux, trois, peut-être, questions. À vous écouter, là, depuis tantôt, est-ce que vous êtes pour une sorte de clause grand-père, à savoir... Vous le mentionniez tantôt, là, la problématique de certains quads qui vont arriver, les gars qui roulent depuis des années avec un 64, puis pouf! du jour au lendemain ça ne fonctionne plus. Est-ce que, pour vous, une clause grand-père serait applicable, vous voudriez le voir être applicable, là, dans cette loi?

**M. Fournier (Luc) :** Non, pas du tout, parce que, lorsqu'on regarde la largeur des véhicules, je peux vous dire que déjà en 2015 j'ai deux grands fabricants qui ne fabriquent aucun côté à côté de 60 pouces ou moins. L'année passée, j'en avais peut-être trois. Dans trois ans, on sera peut-être à quatre, ou à cinq, ou à six fabricants qui n'auront rien à 60 pouces ou moins. Je ne sais pas ça va être quoi, la largeur dans cinq ans qui aura la plus grande prévalence, mais on sait, on peut s'attendre que... Ce qui varie entre 50 à 64 pouces, sur les sentiers, c'est ce qu'on a tendance à voir à l'heure actuelle. Puis, oui, évidemment, les véhicules côté à côté prennent de plus en plus de place sur les sentiers. Donc, le parc augmente de façon considérable chaque année.

**M. Bonnardel :** M. le Président, oui, vous parliez tantôt de réglementation ailleurs au Canada, là. Concernant cette problématique, là, du 64 pouces, la largeur comme telle, est-ce que c'est une problématique qu'on voit ailleurs dans les autres provinces ou...

**M. Fournier (Luc) :** Non, ce n'est pas un problème nulle part ailleurs au pays. Il n'y a pas d'autre endroit, il n'y a pas d'autre province où on a identifié ça comme étant un enjeu, tout simplement parce que le réseau de sentiers est construit totalement différent de ce qu'il est au Québec. Au Québec, le sentier est beaucoup plus légiféré, beaucoup plus réglementé que ce qu'on voit ailleurs au pays.

**M. Bonnardel :** Donc, on est distincts encore une fois pour ce qui est de nos tracés. O.K. Une dernière question peut-être à monsieur... M. Morneau, c'est ça? La question que j'ai posée tantôt à madame concernant Bombardier, concernant le poids, j'étais tantôt sur votre site aussi, là, j'ai vu le modèle Viking et autres, là, que vous vendez. Est-ce que c'est une problématique que vous considérez la même, donc qu'on devrait légiférer pour augmenter, augmenter, là, le poids qui est indiqué dans le projet de loi à 750 kilos, là? Est-ce que, pour vous, c'est une problématique qui pourrait être aussi importante que Bombardier?

**M. Morneau (François) :** Absolument. Chez Yamaha, avec les modèles Viking, Viking VI — c'est un six places, quand même — ce qu'on a vu au salon du VTT en fin de semaine, les gens viennent en famille et ils veulent peut-être seulement acheter un véhicule pour amener leurs enfants avec eux. Donc, notre véhicule six places, il pèse 749 kilos en partant. Et le poids, ça devient une problématique lorsqu'on le réduit parce que le véhicule peut... on pourrait éventuellement sacrifier la sécurité, alors il ne faut pas aller dans cette direction-là. Il faut tout simplement s'assurer d'avoir des véhicules qui sont durables, de qualité, pour avoir une sécurité pour les passagers. C'est ça qui est le plus important, dans le fond.

**M. Bonnardel :** Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Ça va? Merci beaucoup. Alors, Mme Bouchard, M. Fournier, M. Morneau, merci beaucoup pour votre présentation et pour l'échange.

Je vais maintenant suspendre les travaux de la commission jusqu'après les affaires courantes, cet après-midi, vers trois heures... vers 15 heures.

*(Suspension de la séance à 11 h 43)*

*(Reprise à 15 h 40)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous reprenons nos travaux, les avis ont été donnés en Chambre.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de procéder à des consultations particulières et aux auditions publiques sur le projet de loi n° 16, Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route et d'autres dispositions. Cet après-midi, nous recevons d'abord la Fédération québécoise des clubs quads, et par la suite nous recevons la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec.

Alors, je souhaite bienvenue à nos invités du club des... pardon, de la fédération des clubs quads. Et vous allez... je vais vous demander de vous présenter pour commencer. Vous avez 10 minutes pour faire votre exposé, et à la suite de cet exposé nous aurons 35 minutes d'échange entre les parlementaires et vous-mêmes. Alors, à vous la parole.

**Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ)**

**M. Charbonneau (Pierre) :** Merci, M. le Président. M. le ministre, membres de la commission. Je me présente : Pierre Charbonneau, président de la Fédération québécoise des clubs quads, et je suis un bénévole. Et à ma gauche M. Danny Gagnon, directeur général de la Fédération québécoise des clubs quads.

Chers membres de la commission, c'est avec grand plaisir que nous vous présentons les commentaires de notre fédération concernant le projet de loi n° 16 modifiant la Loi sur les véhicules hors route présenté par M. Robert Poëti, ministre des Transports. Notre organisation accueille favorablement la majorité des modifications présentées dans ce projet de loi.

La Fédération québécoise des clubs quads, ci-après FQCQ, est un organisme sans but lucratif qui a pour but de développer et de promouvoir la pratique sécuritaire de l'activité du quad au Québec. Pour s'assurer du respect de la loi et de la pratique sécuritaire de l'activité du quad, la FQCQ est fière de pouvoir compter sur la collaboration bénévole de plus de 1 705 agents de surveillance qui patrouillent les sentiers des clubs ainsi que 33 agents fédérés composant une escouade intervenant à l'échelle provinciale. De plus, elle peut compter sur le travail de quelque 3 540 dévoués bénévoles oeuvrant à l'entretien des sentiers et à l'installation de la signalisation sur l'ensemble de son réseau de 23 108 kilomètres. Ce sont ces mêmes bénévoles qui organisent diverses activités à l'intention des membres des clubs quads.

Les clubs de la FQCQ regroupent aujourd'hui plus de 60 000 membres, et l'arrivée des autoquads contribue à attirer de nouveaux membres au sein de notre organisme. Nous croyons que, dans l'ensemble, les mesures proposées dans le projet de loi n° 16 auront pour effet d'augmenter la sécurité des quadistes.

Le nombre de véhicules immatriculés au Québec étant actuellement de l'ordre de 382 434, nous sommes fiers que le Québec soit le numéro un mondial en matière de sentiers et de structures organisationnelles de l'activité quad. Votre ministère contribue aussi beaucoup à ce succès par la législation adoptée en matière de véhicules hors route.

L'apport économique. Le quad est la seule activité qui se pratique sur quatre saisons et offre un potentiel de retombées économiques d'autant plus intéressant, ces retombées étant de plus de 1,2 milliard de dollars en 2014. Seul le ministère du Tourisme semble ne pas s'intéresser à son développement. C'est pourquoi la FQCQ a lancé, en partenariat avec les ATR, son projet de la route quad et ses circuits touristiques, dans le but d'accroître ces retombées économiques pour le Québec.

**M. Gagnon (Danny) :** Je vais prendre le reste. La venue des autoquads dans notre réseau de sentiers a eu un impact important sur nos clubs et aussi sur les utilisateurs de motoquads, qui n'abordent plus les sentiers avec le même sentiment de sécurité. En effet, on ne sait jamais quel type de véhicule on va rencontrer dans les passages plus serrés.

Nos clubs et notre conseil d'administration sont favorables à la largeur définie dans le projet de loi n° 16. Cependant, il faut être conscient que cela cause des problèmes aux usagers qui ont déjà fait l'acquisition d'un véhicule qui mesure 1,6 mètre. Ces utilisateurs se retrouvent avec un véhicule qui n'a plus de valeur commerciale. Les centaines de concessionnaires qui ont ces véhicules en inventaire seront aux prises, eux aussi, avec des véhicules de moindre valeur commerciale.

Nous sommes aussi tous au fait que le réseau n'a pas été conçu, à l'origine, pour d'aussi gros véhicules. En fait, 90 % du réseau actuel des sentiers mesure 120 pouces de largeur, soit 2,9 mètres. Malgré cet état de fait, la FQCQ insiste sur la nécessité qu'une clause grand-père soit incluse au projet de loi n° 16 afin de permettre aux utilisateurs qui possèdent des véhicules conçus en 2015 et dans les années antérieures de conserver leur droit de circuler dans les sentiers, ce qui permettra aux concessionnaires de liquider leur inventaire actuel, mais aussi qui permettra à l'industrie d'ajuster sa production destinée au Québec, industrie qui malheureusement ne nous a pas consultés sur la capacité de notre réseau avant de déterminer les largeurs de leurs autoquads.

La FQCQ trouve déplorable que, selon les solutions énoncées à ce sujet dans le projet de loi, ce soient encore les bénévoles qui aient l'obligation de faire les frais, en argent et en temps de travail, d'ajouter une signalisation pour accepter les véhicules de 1,6 mètre. Remplacer cette obligation par l'adoption d'une clause grand-père présente en plus l'élimination progressive des véhicules que nous savons déjà trop larges pour les sentiers. Le moment nous semble idéal pour prendre position à cet effet, puisque le nombre d'autoquads de 1,6 mètre n'est pas encore catastrophique pour compromettre la sécurité des usagers. Ce serait une opportunité inespérée de stopper la progression de ce nombre dans le but de permettre leur retrait graduel. M. le ministre, l'industrie ne négocie aucun droit de passage avec des propriétaires terriens, ce sont nos bénévoles de club qui font ce travail et qui respectent les demandes des propriétaires. L'industrie, pour sa part, produit des véhicules de plus en plus puissants, de plus en plus gros et nous les impose... et les impose dans les sentiers, et ce, sans même nous consulter, bien entendu. Leur soif de prendre le plus rapidement possible des parts de marché semble incontrôlable. Il est temps de nous affirmer, car nous refusons que seuls nos bénévoles aient à travailler pour corriger une situation que d'autres ont créée.

La Fédération québécoise des clubs quads et l'activité du quad, au Québec, représentent le numéro un mondial pour la pratique hors route, et ça, les gens de l'industrie le savent très bien. C'est d'ailleurs aussi la raison pour laquelle le Québec est aussi un des numéros un en ce qui concerne les ventes mondiales de véhicules hors route en proportion de sa population.

En conclusion, les administrateurs des clubs ainsi que les membres de toutes les provinces attendent, nous croyons, que les démarches qui nous ont menés à la rédaction de ce projet de loi n° 16 soient l'aboutissement d'un travail sérieux et rigoureux de la part de tous ceux et celles qui ont été impliqués tout au long de la durée des projets pilotes. Afin de respecter toutes les parties impliquées, nous réitérons notre demande de l'adoption d'une clause grand-père pour tous les véhicules autoquads construits avant l'année 2016.

**Le Président (M. Reid) :** Merci beaucoup, M. Charbonneau et M. Gagnon. Nous allons commencer notre période d'échange, et je passe la parole au ministre.

**M. Poëti :** Merci, M. le Président. Alors, merci d'être ici. Merci d'être venus présenter vos documents. Effectivement, j'ai quelques questions puis je veux bien comprendre. Là, vous venez de me dire que vous voudriez une clause grand-père pour les véhicules de plus de 60 pouces, mais vous me réitérez en même temps que vous ne les voulez pas, là, sur tous vos sentiers. Est-ce que c'est ça que j'ai compris?

**M. Gagnon (Danny) :** On ne les veut pas sur tous les sentiers.

**M. Poëti :** Vous ne les voulez pas, mais en même temps vous me demandez une clause grand-père pour ceux qui existent déjà.

**M. Gagnon (Danny) :** On vous demande une clause grand-père pour ceux-là qui sont là parce que le projet pilote les a acceptés.

**M. Poëti :** Oui, mais, honnêtement, il faut je vous dise, je ne vous suis pas complètement, parce que, si vous ne les voulez pas, vous ne les voulez pas. Je veux dire, pourquoi vous voulez en garder un certain groupe? Ils sont-ils moins larges? Ils sont 64 pouces quand même.

**M. Gagnon (Danny) :** Ils sont...

**M. Poëti :** Puis là comprenez que moi, je veux vous aider, là.

**M. Gagnon (Danny) :** Mais on est dans un minimum, là. Présentement, des véhicules «side-by-side», là, dans nos sentiers, on en a 2 905, membres, O.K., et, de ces véhicules-là, on a environ 200 véhicules qui mesurent 64 pouces, dans notre réseau. Et ces gens-là, bien, ils ont acheté des véhicules, et, si on commence à mettre de la signalisation dans les sentiers, les utilisateurs, ils vont se cogner le nez dans un club qui ne peut pas les prendre, dans des clubs qui peuvent les prendre.

Ça amène aussi une problématique d'assurance parce que, vous savez, autant que l'industrie est dans les parts du marché, puis tout ça, puis ils ne veulent pas donner les chiffres de ventes de «side-by-side»... Puis c'est correct. On est dans le même cas, dans le cas des clubs. Les clubs, c'est toutes des entreprises indépendantes avec des bénévoles qui négocient le nombre de membres. Donc, si le voisin d'à côté accepte des véhicules de 64 pouces pour avoir plus de membres, le club d'à côté, pour ne pas perdre de membres, il va les prendre, les 64 pouces, même si son réseau n'est pas adapté. Puis, quand il va arriver de quoi, ce club-là, il va se faire dire par les assurances... Parce qu'il n'y aura plus de projet pilote, là, il n'y aura plus de zone test, là. Là, ça va être : Ton sentier, il n'était pas adapté à accepter ce type de véhicule là, là.

**M. Poëti :** Bon, si je vous suis, le projet pilote a duré cinq ans.

**M. Gagnon (Danny) :** Oui.

**M. Poëti :** On n'a pas enregistré d'accident avec des quads et des VTT — ou de route — de 64 pouces, on n'en a pas de répertorié, cinq ans. Je ne dis pas que c'est correct, je vous dis juste que le problème...

Puis vous avez souligné un autre point aussi qui est intéressant. On n'a pas pu obtenir les chiffres des constructeurs, puis honnêtement ils auraient dû le faire. Puis, s'ils avaient voulu le faire sur une base confidentielle, je pense que les élus, on aurait pu le regarder sur une base confidentielle, sans nuire au marché. Mais ils n'ont pas voulu faire ça.

Alors, la décision qu'on a prise, qu'on a suggérée, qu'on est ici puis qu'on va discuter ensemble, c'est que cette clause grand-père là serait assez difficile à appliquer. Comment on fait pour appliquer cette clause-là pour les véhicules, évidemment qui devront être identifiés? Est-ce que la clause serait au véhicule ou à la personne qui l'a acheté? Est-ce que, là, on permet des 64 pouces quand, de façon générale, l'ensemble du marché — j'exclus évidemment les vendeurs, je parle des fédérations et des gens qui utilisent les sentiers — ne veulent pas les avoir? Alors, ce que nous, on suggère, c'est qu'on dit : C'est interdit partout. Alors, vous n'avez pas besoin de mettre de panneau pour l'interdiction, là. Vous aurez besoin de mettre des panneaux quand vous allez l'accepter.

Et là l'inconnu du futur de ces véhicules-là, bien je ne le sais pas, puis on n'est pas capable de le déterminer. Et les chiffres qu'on a actuellement ne me portent pas à dire que l'ensemble de tous les nouveaux véhicules vont être des 64 pouces, on n'est pas vers ça. Alors, c'est pour ça que, d'un côté, je comprends bien que vous me dites que vous ne les voulez pas, mais en même temps je m'explique mal que vous vouliez garder les 64 pouces qui sont déjà là, parce qu'ils ne correspondent pas mieux, là, à vos sentiers, vous l'avez dit vous-mêmes tantôt.

• (15 h 50) •

**M. Gagnon (Danny) :** Non, non, les sentiers ne sont pas conçus pour ce type de véhicule là.

**M. Poëti :** Bon. Alors, moi, je me dis, si on a pris le risque — puis là je le mets entre parenthèses — dans le projet pilote de cinq ans puis on arrive à la conclusion que ce n'est pas une bonne idée de permettre à tous les 64 pouces de rouler, sauf avis des gens qui gèrent une partie de leurs sentiers, qui dit : Nous, nos sentiers sont assez larges, nous, on sait que nos

ponceaux ou nos ponts nous permettent d'avoir ça, nous, on le permet, bien il va falloir qu'il y ait cette signalisation-là. Mais je suis d'accord avec vous qu'au début il va y avoir de l'adaptation, mais, connaissant votre milieu comme je le connais, ce ne sera pas trop long qu'on va savoir où on peut aller puis où on ne peut pas aller. Et ça ne limite pas ces gens-là à l'utiliser aussi hors sentier.

Mais moi, j'entends bien, pour la première partie, votre message de ne pas les permettre, mais je m'étonne, encore une fois, que vous vouliez permettre aux anciens d'être là. Moi, je pense que... Mon opinion, et c'est pour ça qu'on l'a développé de cette façon-là, c'est de ne pas avoir de 64 pouces à moins que certains sentiers le permettent eux-mêmes. Ça, c'est ce qu'on a déposé comme projet de loi, et je pense que c'est le volet sécuritaire qui nous guide vers ça.

**M. Gagnon (Danny) :** Bien, si on va dans ce cas-là, il va falloir que vous mettiez des normes de sentier pour permettre aux clubs de les accepter, parce que les clubs, là, ils vont... Tu sais, ça revient à ce que madame de Bombardier disait ce matin, là. Les clubs, là, ils vont les prendre tous, les 64 pouces, là, on ne se cassera même pas la tête avec ça, là, ils vont les prendre, même si leur réseau n'est pas adapté pour les prendre.

**M. Poëti :** Ce n'est pas...

**M. Gagnon (Danny) :** Ça fait qu'il va falloir trouver une mesure pour protéger ces clubs-là puis ces bénévoles-là qui vont les accepter pareil en sachant de toutes parts qu'ils n'ont pas un réseau adapté pour.

**M. Poëti :** Je suis obligé de vous dire que ce n'est pas le message que j'ai de ces gens-là, et les gens ne vont pas les accepter si leurs sentiers ne le permettent pas. Et ceux qui... Parce que, vous savez, il y a des spécificités, là, au niveau des sentiers, dans les milieux plus urbains, moins urbains, plus éloignés, où l'espace, dans certains cas, n'est pas un problème, vous le savez comme moi. C'est possible que ceux-là l'acceptent plus facilement parce que leurs sentiers le permettent, mais d'autres sentiers qui ne le permettent pas, et qu'il y a plusieurs ponceaux, et il y a un problème de largeur... Et, vous savez, souvent c'est des droits de passage qui ne seront pas possibles à négocier, bien qu'on ne parle pas d'un grand espace, mais, quand il y a de la neige, bien c'est plus difficile.

Alors, ce sont eux qui vont le déterminer. Moi, je ne doute pas de la capacité des clubs de décider si, oui ou non, ils sont capables de le faire. Puis de prendre une décision qui vient à l'encontre de leur philosophie, de leur concept, de la sécurité parce que, dans le fond, il va y avoir plus de monde m'apparaît surprenant. Je ne crois pas qu'on va aller là, honnêtement.

**M. Charbonneau (Pierre) :** Nous autres, une fois par année on fait la tournée du Québec, on rencontre les clubs dans nos régions, on fait ça sur 15 jours. Puis on leur a dit du moment que le projet pilote a été lancé, voilà cinq ans, de nous documenter. On arrive ici devant vous aujourd'hui puis on n'a rien à vous présenter, mais des incidents, il y en a eu. Il y a des accidents mineurs qui ont eu lieu aussi, beaucoup, mais nos clubs ne sont pas des gestionnaires, ils sont des gars de terrain. S'assire puis écrire, envoyer un message au président qui vient à la direction générale, ils ne le font pas. Ça fait qu'on arrive ici, là, puis c'est bien beau, dire qu'on ne les veut pas, mais on n'a pas de document. Puis à toutes les années on répète le message lors de notre tournée, aussi l'assemblée générale annuelle : Les gens, si vous ne voulez pas avoir des 64 pouces, documentez-nous. Moi, je ne peux pas arriver puis dire à vous, M. le ministre : Il est arrivé de quoi, je ne le sais pas. On a des oui-dire, mais un oui-dire, là, ça veut dire ça, un oui-dire. On déplore ça, mais on vit avec nos bénévoles, dont je suis partie. J'en suis un, bénévole. Mais ce n'est pas tout le monde...

Les gens, là, on parlait sur l'heure du midi. À ce temps-ci de l'année, savez-vous ce qu'ils font? Le propriétaire terrien les appelle puis leur dit : Tu as perdu, tu ne passes plus chez nous. La saison d'hiver, là, bien ici elle est commencée, mais c'est à la veille de partir. Ils font quoi, ces gens-là? Ça fait que la loi, puis ainsi de suite, là, ils n'ont pas le temps de penser à ça. Là, ce qu'ils pensent, c'est de retrouver un droit de passage parce que le sentier est sectionné. C'est un peu ça, un bénévole à travers un club quad. Puis que ce soit motoneige, que ce soit quad, à ce temps-ci de l'année, là, ils apprennent la nouvelle, en novembre, là : Tu ne passes plus chez moi. Je passe où? Je ne le sais pas.

Ça fait que la largeur d'un «side-by-side», là, pour eux autres, c'est bien plus facile de dire : On les prend tous, on n'a pas à se casser la tête, c'est une affaire de moins à réfléchir. Parce que ça met aussi de la pression sur l'agent de surveillance de sentier, qui a l'autorité de dire : Bien, toi, tu ne peux pas passer. Puis, la pancarte, on a beau mettre une pancarte, les gens vont arriver puis ils ne la verront pas, soit qu'elle soit partie dans le bois après une semaine ou soit qu'ils ne la voient pas parce qu'elle va venir comme naturelle dans le décor puis elle va passer inaperçue.

**M. Poëti :** Bien, écoutez, je ne peux pas être complètement en accord, mais je reçois ce que vous me dites, là. La signalisation, si les gens ne la voient pas ou après un certain temps ils ne la voient plus, je veux dire, je ne sais pas vraiment quoi vous dire que la signalisation est là pour informer les gens, et les gens, de la respecter, d'autant plus que ça sera une nouvelle signalisation. Et c'est exact que c'est grâce aux bénévoles que ce sport-là, on va l'appeler comme ça, ce passe-temps-là. Cette circulation-là est possible, puis je vous rends hommage à vous et à tous ceux qui le font. Maintenant, lorsqu'il faut légiférer dans une problématique... Vous dites : Ça aurait été plus facile de permettre à tout le monde d'aller là. Je ne le crois pas, je ne crois pas que c'était plus facile de laisser les 64 pouces aller quand plusieurs groupes nous ont dit : Écoutez, ne faites pas ça, on va perdre des bénévoles. Si vous faites ça, là, les bénévoles vont dire : Bien, nous autres, on ne peut pas élargir, c'est impossible. Puis c'est des droits de passage. Puis je pense que l'éternel acharnement que vous avez à chaque année à vous assurer que vos sentiers fonctionnent parce que la première neige arrive, puis là tout le monde a hâte d'aller dans les sentiers puis de l'utiliser, puis là vous apprenez qu'un propriétaire... parce qu'il vous laissait

passer et là décide de ne plus vous laisser passer, bien c'est sûr que c'est un irritant, mais je suis obligé de vous rendre hommage parce que vous avez passé à travers de ça depuis tellement d'années que vous êtes un modèle au niveau pancanadien sur cette capacité-là.

Alors, c'est pour ça que, moi, avec plusieurs consultations, avec plusieurs messages du milieu, on n'a pas... On a des accidents d'enregistrés, on a des incidents d'arrivés, mais d'événements où il y a eu un 64 pouces... d'accident avec un autre, on n'en a pas d'enregistré. Mais, quand on consulte l'ensemble des groupes, eux nous disent de façon... Honnêtement, il faut que je vous le dise, aujourd'hui, là, c'est majoritaire qu'ils ne les veulent pas, c'est majoritaire, ce pourquoi on n'a pas beaucoup d'opposition aujourd'hui sur le fait... puis aujourd'hui puis les journées qui ont précédé, comprenez bien, là, et sur les gens qui nous ont envoyé des mémoires, sur le fait qu'ils ne veulent pas les 64 pouces. Mais en même temps il y a certains clubs qui ont dit : Parce qu'on a une spécificité — je me répète ici, je vous l'ai dit tantôt — on a de la place pour ça, nous. Alors, c'est ça qui a guidé notre réflexion, monsieur, ce n'est pas autre chose.

Et la signalisation, bien, moi, écoutez, je pense qu'elle doit être suivie par tout le monde. Et la nouvelle va sûrement attirer l'attention d'une autre façon parce que c'est une nouvelle signalisation. Et je pense que c'est notre devoir de vous aider à la faire connaître, mais je pense aussi que c'est votre devoir, même comme bénévoles, de nous aider à la faire comprendre aux gens qui utilisent vos sentiers. Et, jusqu'à maintenant, pour l'ensemble de la signalisation, vous le faites vraiment très bien.

**M. Charbonneau (Pierre) :** Bien, à travers notre fédération, on a quelqu'un qui est attiré à enseigner la signalisation à nos bénévoles à travers le Québec, puis à cette heure on a un côté plus technique et un côté pratique, parce qu'on se rendait compte, au fil des années... Dans une salle, la signalisation, ça cadre plus ou moins bien. Sur le terrain, c'est très différent. Là, les gars posent la signalisation, puis après ça : Où est-ce qu'elle est, l'erreur? Ça fait que les gens s'en rendent compte, que c'est beaucoup plus facile, puis on a quand même de l'expérience.

La difficulté qu'on a, c'est de garder nos bénévoles. C'est sûr que, si tu viens de former un bénévole à la signalisation, puis, pour une raison x, le monsieur quitte... ou la madame, parce que c'est mixte, là, ce n'est pas juste...

**M. Poëti :** Non, je sais.

**M. Charbonneau (Pierre) :** ...ce n'est pas juste masculin, parce qu'on a beaucoup de femmes, à cette heure, qui s'impliquent au niveau des conseils d'administration des clubs, bien, c'est ça, on trouve ça déplorable, mais il faut recommencer. Mais c'est notre but, ça ne nous dérange pas de recommencer, parce qu'on veut que nos sentiers soient sécuritaires. Puis la signalisation, c'est notre manière à nous autres de les rendre le plus sécuritaires possible et avec l'entretien.

**M. Poëti :** Moi, je vous le dis avec beaucoup de respect, je ne veux pas que vous recommenciez, je veux que vous continuiez. En fait, je veux que vous continuiez avec une nouvelle signalisation qui va restreindre ce risque-là des 64 pouces actuellement. Et le nombre qui a été sur les sentiers ne m'apparaît pas un nombre élevé. Et, à partir de là, bien les clubs qui vont pouvoir le permettre, évidemment, ils vont pouvoir continuer, mais faire l'inverse ne faisait pas consensus d'aucune façon.

**M. Charbonneau (Pierre) :** C'est parce qu'en fin de semaine à notre salon, comme on mentionnait ce matin, il y avait une rumeur qui circulait sur *Facebook* comme de quoi que les clubs acceptaient des 64 pouces, qu'ils ne voulaient pas retourner... ils ne voulaient pas aller aux 60 pouces. Est-ce que c'est valide? J'évite ces choses-là parce que je...

**M. Poëti :** Combattez les rumeurs, monsieur.

**M. Charbonneau (Pierre) :** Non, non, moi, je n'en pars pas, de rumeur. *Facebook* puis tous les forums de discussion, je n'embarque pas là-dedans, parce que je passerais mon temps à répondre à ça. Mais c'est des rumeurs de salon.

• (16 heures) •

**M. Poëti :** Bien, vous, vous faites la bonne affaire. Vous, là, vous nous avez présenté votre opinion, vous venez nous l'expliquer, puis on va regarder de quelle façon on peut vous aider. Mais je vous le dis d'emblée : La base même du projet de loi, c'est d'interdire les 64 pouces, compte tenu de la largeur de nos sentiers actuels, compte tenu de nos ponceaux qui souvent ne permettent pas de passer un à côté de l'autre, qui ne permettent pas cette facilité-là. Alors, à partir de là, il est difficile pour moi de l'imposer à tout le monde quand nos propres sentiers, quand l'ensemble des sentiers qui ne nous appartiennent pas et sont évidemment permis par des bénévoles, à certains égards, d'être utilisés... de dire : Bien, tiens, je vous oblige dorénavant à faire de nouvelles ententes, je vous oblige à parler avec, évidemment, des propriétaires, et là vous avez une personne qui vous dit : Non, non, non, moi, là, cette année, vous ne passez plus ici. Si vous vous ramassez avec 500 propriétaires ou 1 000 qui vous disent ça parce qu'ils disent : Non, non, moi, là, j'ai fait ma part, là, mais vous n'allez pas prendre plus d'espace sur mon terrain... Vous n'avez pas peur que ça pourrait se produire?

**M. Gagnon (Danny) :** Bien, vous savez, l'acceptation des «side-by-side» à l'intérieur des clubs, là, ça a appelé cet exercice-là, là. Les clubs, là, qui ont pris des «side-by-side», là, il y en a qui les ont pris puis ils n'ont pas posé de question, là, mais il y a des clubs qui ont fait le retour de tous leurs droits de passage. Puis ça, ce n'est pas évident, quand tu rappelles quelqu'un pour dire : Aïe! ça va-tu bien chez vous, là? On va accepter un nouveau véhicule, là. Mais on a des clubs qui ont fait l'exercice de tout accepter les droits de passage.

Quand on parlait, ce matin, des cinq clubs qui n'acceptaient pas des «side-by-side» au Québec, il y a des clubs qui sont situés en Montérégie, parce qu'ils sont en périmètre urbain, puis il y a des clubs qui doivent, pour connecter le Québec avec le Québec, passer en Ontario. Et, en Ontario, ces véhicules-là, ce n'est pas des véhicules, donc ce n'est pas légal, donc ils se font donner des contraventions. C'est pour ça que les clubs ne les acceptent pas dans ces secteurs-là. Mais c'est vraiment un exercice qui a été fait par l'ensemble des clubs, ça.

**M. Poëti** : Merci.

**Le Président (M. Reid)** : Merci, M. Gagnon. Nous allons passer maintenant du côté de l'opposition. Je passe la parole à la députée de Vachon.

**Mme Ouellet** : Oui, merci, M. le Président. Bien, dans un premier temps, vous saluer, M. Charbonneau et M. Gagnon. Merci de venir à la commission parlementaire. Donc, ce que je comprends bien, c'est qu'il n'y a seulement que cinq clubs au Québec qui refusent les 64 pouces, donc.

**M. Gagnon (Danny)** : On serait à plus que ça, parce que, là, il faut comprendre une affaire, c'est que l'hiver passé... Parce que le projet pilote qui acceptait les 64 pouces, c'est depuis la dernière modification législative, là, les deux, trois dernières années, que les 64 pouces étaient inclus dans le projet pilote. Et, nous, l'an passé, il y a eu une vague de clubs qui se sont mis à dire : Nous, on n'en veut plus, des 64 pouces, et on a été obligés de signifier dans le terme de l'interprétation de la loi, du projet pilote : Vous ne pouvez pas être racistes, vous ne pouvez pas prendre les 64 pouces puis ne pas prendre les 60 ou prendre les 60 puis ne pas prendre les 64, vous devez tous les prendre. Les clubs, là, il n'y avait pas le choix de dire : On veut des 64, on n'en veut pas. Là, dans le projet de loi, on va leur donner le choix, mais ils ne l'avaient pas, le choix, avant.

**Le Président (M. Reid)** : Merci. Oui, Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet** : Oui. Je dois vous avouer, ce qui m'inquiète un peu, c'est quand j'entends que les sentiers ne sont pas conçus pour ça, puis les clubs vont les prendre pareil, même si les sentiers ne sont pas conçus pour... ne sont pas adaptés pour les 64 pouces, puis vous nous dites : Il faudrait que vous mettiez des normes de sentier pour qu'il y ait une... que ça se produise bien, parce que sinon tout le monde va les accepter, même si les sentiers ne sont pas adaptés à...

**M. Gagnon (Danny)** : Oui, parce qu'eux, là, ils gèrent un réseau de sentiers qui est un peu sous-financé, O.K., puis les clubs entre eux, là, c'est la guerre des membres, hein, c'est la guerre du membership, tu sais. Si je peux avoir plus de membres que le club voisin, je vais m'arranger pour avoir plus de membres. Ça fait que, s'il voit que son voisin, il prend des «side-by-side» de 64 pouces, puis ça peut lui apporter plus de membres, il va les prendre, lui aussi, à côté, là, il va les accepter, parce que lui, il veut des membres puis il veut du financement pour entretenir son réseau.

**Mme Ouellet** : Moi, ça m'inquiète d'entendre ça parce que, dans le fond, c'est pour des questions de sécurité. Si les sentiers ne sont pas adaptés puis qu'on en accepte quand même, on a un problème de sécurité. Ce serait quoi, les normes? À quel genre de norme de sentier vous pensez?

**M. Gagnon (Danny)** : Bien, il faudrait arriver avec une largeur de sentier, il faudrait arriver à définir une largeur au moins minimale de sentier, dire aux clubs : Si votre sentier ne mesure pas quatre mètres, ou 3,5 mètres, ou de quoi comme ça, bien vous ne pourrez pas les accepter, les 64 pouces, parce qu'à quelque part il faut les protéger.

**Mme Ouellet** : O.K. J'ai mon collègue de...

**M. Gagnon (Danny)** : Ça fait qu'ils n'ont pas besoin d'avoir nécessairement une norme de construction bien précise, mais au moins d'avoir une norme de largeur minimale de sentier qui... pour permettre l'utilisation des véhicules de 64 pouces. Les ponceaux puis tout ça, on a fait de la signalisation pour ça, il y a de la signalisation qui existe déjà pour dire que le pont, c'est à une voie, puis tout ça, parce qu'il y a beaucoup de ponts qui ne sont pas adaptés.

**Le Président (M. Reid)** : Merci, M. Gagnon. Je vais passer maintenant la parole au député de Bertrand.

**M. Cousineau** : Oui, merci, M. le Président. Dans votre mémoire que vous nous déposez, puis évidemment ça ne touche pas vraiment le projet de loi n° 16, mais vous parlez de l'apport économique puis vous mentionnez : «Seul le ministère du Tourisme semble ne pas s'intéresser à son développement», parce qu'on a 1,2 milliard de retombées économiques et puis... Pourquoi vous faites ce constat-là? Qu'est-ce que vous attendez du ministère du Tourisme? Parce que, là, vous êtes en collaboration avec les ATR, c'est très...

**M. Gagnon (Danny)** : On est en collaboration avec des ATR, mais on aimerait ça être en...

**M. Cousineau** : C'est très bien, là. Dans les régions, ce sont les ATR qui sont les fers de lance.

**M. Gagnon (Danny) :** Oui, mais on aimerait ça être en collaboration avec le ministère du Tourisme aussi, parce que le ministère du Tourisme...

**M. Cousineau :** Bien, c'est ça, mais vous attendez quoi? Des subventions?

**M. Gagnon (Danny) :** Pas nécessairement des subventions mais d'être un organisme... une activité reconnue socialement par le ministère du Tourisme du Québec. Parce que, là, on n'est pas admissible à des subventions à DEC Canada, parce que DEC Canada nous dit : Vous n'êtes par reconnus touristiquement, en termes de produit touristique. Donc on a besoin de ce type de reconnaissance là.

Puis, dans certaines régions aussi, on n'est pas admissible à des programmes d'aide financière à cause que l'activité quad n'est pas reconnue comme un produit touristique.

**M. Cousineau :** Parce que le ministère du Tourisme, pour avoir vu des reportages, des vidéos, le ministère du Tourisme fait la promotion des sports d'hiver puis des sports d'été, et le quad en fait partie, on a vu des reportages à la télévision qui sont très intéressants. Je dis ça comme ça, là, écoutez, parce que j'ai trouvé ça un petit peu... Je me suis dit : Bon, ils ont une crotte sur le coeur contre le ministère du Tourisme, là, et puis c'est pour ça que je voulais vous en parler.

Mais je veux revenir sur une autre question avant de laisser mes confrères... les 33 agents fédérés, parce que, là, on parle d'un nouveau projet de loi avec de nouvelles réglementations et puis des normes de sécurité supplémentaires. Est-ce que vous croyez que les 33 agents fédérés, présentement, ont assez de pouvoir pour... ou est-ce que ça prendrait plus de pouvoir?

**M. Gagnon (Danny) :** Bien, les 33 agents fédérés, ils ont suffisamment de pouvoir, parce que chez nous, les agents fédérés, c'est pratiquement comme des policiers, là. On a une entente avec le Procureur général du Québec. Donc, ils peuvent émettre des constats d'infraction, et le Procureur général les traite sans qu'il y ait à transiger via un corps policier entre les deux, on transige directement. Et c'est plus peut-être au niveau des agents de sentier conventionnels des clubs, qui, eux, bien des utilisateurs ne les respectent pas, parce que les gens pensent qu'ils n'ont pas de pouvoir suffisant, mais...

**M. Cousineau :** ...ce que vous avez vu dans le projet de loi, est-ce que les agents fédérés vont pouvoir faire appliquer les nouvelles dispositions du projet de loi?

**M. Gagnon (Danny) :** Oui.

**M. Cousineau :** Dernière question : Est-ce qu'il y en a assez, d'agents fédérés, 33 pour l'ensemble du territoire du Québec?

**M. Gagnon (Danny) :** Bien, il n'y en a pas assez, mais chez nous, les agents fédérés, c'est comme une dépense directe, O.K.? Ces gens-là, ils ont des véhicules. Moi, je n'ai pas de retour sur les constats d'infraction qu'ils émettent, ces gens-là. Chez nous, là, les agents fédérés, c'est une dépense de 225 000 \$ annuellement.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. Gagnon. Le député de René-Lévesque prend la parole.

**M. Dufour :** M. Gagnon, M. Charbonneau, dont on a déjà eu l'occasion de se rencontrer antérieurement. J'ai toujours eu dans mon verbatim de dire que les commissions parlementaires, c'était de l'instruisance. Alors, je suis surpris de ce que j'entends sur le fait... Puis je veux juste connaître la différence, là, parce que chez nous c'est beaucoup motoneige, les clubs quads commencent à prendre de l'ampleur, puis je dirais qu'il y a un maillage entre le TQ3, les motoneiges... Bref, il y a un peu un partage du sentier. Je voudrais savoir, moi, par rapport à la largeur, est-ce que c'est moins pire l'hiver que l'été, dans le sens que l'hiver il y a de la neige, donc ça peut être plus large, tandis que l'été tu peux avoir des souches. Je veux juste comprendre ce que vous êtes en train de me dire, parce que, sans ça, si on les accepte, les 64 pouces, quand ça ne passera pas, il va-tu falloir qu'ils traînent une scie mécanique pour passer? Tu sais, c'est la question que je me pose, là, tu sais.

**Le Président (M. Reid) :** M. Charbonneau.

• (16 h 10) •

**M. Charbonneau (Pierre) :** La problématique vient des forêts. Le propriétaire terrien dit : Tu as 10 pieds de large. Une gratte de surfaceur, ça a 10 pieds. Ça fait que c'est à cause de la forêt. C'est sûr, quand on tombe en champ agricole ou un terrain plus large, il n'y en a pas, de problème de largeur, mais tu prends une érablière, on ne peut pas couper des arbres. En forêt, le propriétaire, il dit : Vous passez, mais vous ne brisez pas les arbres, puis il n'est pas question de couper un arbre. Ça fait qu'il faut respecter notre droit de passage, c'est comme ça.

Ça fait que 10 pieds, ça donne 120 pouces. Deux 60 pouces, ça fait. Deux 64 pouces, bien on l'a mentionné ce matin, ça fait 128. Ça fait que c'est sûr que ça en prend un qui rentre dans le bois, mais il faut que tu aies un espace pour rentrer dans le bois. Il y a des forêts qui sont fourmies, ça fait que tu ne pourras pas avoir la... tu n'es pas capable de le faire.

C'est sûr que nous autres, pour nous autres, on est d'accord avec le 60 pouces. C'est juste qu'on connaît nos bénévoles de club. On sait que probablement qu'ils vont aller dans le 64 pouces, comme M. Gagnon mentionnait, pour ne pas perdre le membership, parce que le nerf de la guerre, dans le loisir qu'on a, c'est l'argent. En hiver, là, pour votre bien-être, là, ça coûte 400 \$ du kilomètre, entretenir un sentier. Que ce soit motoneige ou quad, c'est la même

affaire, c'est les mêmes problèmes. Mais le membership fait que, oui, on est capable de surfer deux fois semaine, une fois ou quatre fois. C'est sûr, quand on pogne le bassin de population du Centre-du-Québec, mettons Mauricie, Lanaudière, ils ont de l'argent, mais, quand on vient en région, c'est plus difficile.

**M. Gagnon (Danny) :** Parce que, la viabilité financière d'un club, il faut qu'il y a au moins cinq membres au kilomètre, puis la moyenne provinciale, c'est 2,5.

**M. Dufour :** Juste pour faire sûr qu'on se comprend bien, là, ça veut dire que ce n'est même pas une question d'argent, c'est une question qu'il y a des propriétaires qui ne voudraient même pas élargir non plus. Ça veut dire qu'on a un constat qui fait en sorte qu'on est obligé de vivre comme ça avec ça, même s'il y a de la non-sécurité sur des sentiers, parce qu'on accepte les 64 pouces. Je comprends-tu bien?

**M. Charbonneau (Pierre) :** Dans une plantation, monsieur, là...

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Oui, allez rapidement parce qu'il reste... on a déjà dépassé le temps.

**M. Charbonneau (Pierre) :** Dans une plantation, si on a 10 pieds, on a 10 pieds. On n'en a pas 11.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. C'est une réponse claire. Je voudrais passer maintenant la parole à la députée de Saint-Hyacinthe.

**Mme Soucy :** Merci. Si je comprends bien à travers vos propos que vous demandez l'adoption d'une clause grand-père, votre demande est purement économique, en fait, c'est ce que je comprends. Parce que vous dites : Les clubs s'arrachent les membres. Donc, votre demande, c'est vraiment pour le côté économique. C'est bien ça?

**M. Charbonneau (Pierre) :** Bien, ce qu'on peut dire, c'est qu'on est partenaires avec l'industrie. Ça fait que, si on arrivait puis on dirait qu'on prend juste les 60 pouces puis on ne prend plus les 64 pouces, les gens, ils ont de l'inventaire, il y a ceux qui en ont déjà, puis nous autres, on est comme... Comment je pourrais bien dire ça? On est pour que tout le monde ait du plaisir à faire du quad. Ça fait que, pour éviter que la personne qui a payé 20 000 \$ ou 25 000 \$ pour une machine tu vas dire : Bien, elle n'a plus de valeur commerciale, comme on marque dans notre mémoire, bien, avec la clause grand-père, ça va s'éliminer au fur et à mesure du temps. Puis, comme M. Gagnon mentionnait, on en a à peu près 280 qui sont 60 pouces et plus. Ça fait que tranquillement ça va s'éliminer, puis on va rester avec du 60 pouces.

**Mme Soucy :** Puis, dans la clause grand-père, ça pourrait être, justement, fixé dans le temps, c'est ce que vous proposez. Mais en même temps vous semblez dire que, même s'il y a la modification au projet de loi, les gens vont quand même y aller, puis ce ne sera pas respecté. C'est ce que je comprends.

**M. Charbonneau (Pierre) :** Bien, si c'est 60 pouces qui est défini, puis on ne parle pas de 64 pouces, les clubs vont aller de l'avant avec ça parce que, comme je vous mentionnais tantôt, les largeurs en forêt, on n'a pas le choix, il faut vivre avec notre réalité terrain.

**Mme Soucy :** O.K. Je vais revenir sur un point. Vous mentionnez que, malgré les retombées économiques, là, de 1,2 milliard en 2014... vous semblez dire que le ministre du Tourisme ne s'intéresse pas du tout...

**M. Charbonneau (Pierre) :** Le ministère.

**Mme Soucy :** Le ministère, oui. Alors, c'est quoi, votre demande? À quel niveau que vous voudriez avoir une reconnaissance?

**M. Gagnon (Danny) :** On veut une reconnaissance touristique. On veut que le quad soit reconnu à part égale, au même titre qu'un produit touristique, à la même chose que la motoneige, au même niveau que la motoneige.

**Mme Soucy :** Comme une activité, O.K., O.K. Parfait. C'est bon.

**Le Président (M. Reid) :** Oui, pardon, excusez-moi. Vous avez terminé, Mme la députée? Merci beaucoup. Alors, écoutez, M. Charbonneau, M. Gagnon, merci beaucoup pour votre présentation.

Je vais suspendre les travaux quelques instants pour permettre aux suivants de prendre place. Merci beaucoup.

*(Suspension de la séance à 16 h 13)*

*(Reprise à 16 h 15)*

**Le Président (M. Reid) :** Oui, nous reprenons nos travaux. Nous allons recevoir maintenant le représentant de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec. Vous avez environ 10 minutes pour faire votre présentation.

À la suite de cela, nous aurons 35 minutes, à peu près, d'échange avec les membres de la commission. Alors, je vous demanderais de vous nommer, pour commencer, et ensuite nous vous écoutons.

### Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ)

**M. Boivin (Marc-André) :** Bonjour. Je me présente : Marc-André Boivin, directeur général de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec. La FCMQ, c'est quoi? C'est 40 ans cette année. C'est un sport utilisateur-payeur. C'est 201 clubs répartis sur 13 régions à la grandeur du Québec. C'est un sport qui est mature. On a 100 000 motoneigistes qui sont les membres de ces 201 clubs là. On a 32 000 kilomètres, qui est à peu près l'équivalent de ce que le MTQ entretient en fait de réseau routier. Il est surfacé à tous les deux jours. C'est environ 4 500 bénévoles, dont près de 1 500 agents de surveillance et bientôt 300 agents fédérés. C'est un retour économique de 2,4 milliards de retombées à chaque année, un retour de près de 220 millions dans les coffres des gouvernements en taxes et en retours, et tout cela en 15 semaines d'hiver, pour la majeure partie des régions.

C'est une industrie unique au monde, la motoneige. C'est ce qui fait vivre toutes les régions l'hiver. Plusieurs régions fermeraient les portes, comme on dit. La FCMQ, c'est la référence à travers le monde au niveau du Conseil international de la motoneige. C'est aussi la deuxième source de tourisme au Québec l'hiver, et on est reconnu pour cela.

Suite à la rencontre du VHR, que nous sommes ici sur la loi VHR, quand on a été interpellés au début, il y a un an, c'était pour le siège d'appoint sur la motoneige, doubler les amendes et changer quelques mots comme «association» et «fédération». Depuis un an, nous n'avons pas eu de communication. Et là, tout récemment, nous avons reçu une convocation montrant la nouvelle loi, à moins de cinq jours, avec plusieurs changements qui impactent directement la motoneige.

Plusieurs font des références aux lois du véhicule routier ou du CSR, qui n'a rien à faire avec la motoneige, qui concerne surtout les autoquads. Pour nous, les autoquads ne devraient pas avoir le droit de circuler entre le 15 décembre et le 15 de mars, selon la loi sur les pneus, si on veut parler du contexte du CSR. Permettre la circulation d'un véhicule de 1 800 livres hors contrôle l'hiver, qui prend tout le sentier, un sentier qui est partagé des fois par la motoneige et par le quad, ça devient dangereux pour le motoneigiste. La FCMQ demande, pour la sécurité des motoneigistes, une étude d'impact entre un autoquad de 1 800 livres en acier avec une garde au sol de 20 pouces versus une motoneige de 400 livres en aluminium et en plastique ou en ABS avant de mettre cette loi en vigueur, parce qu'on se dit toujours : Le but de la loi, c'est la sécurité pour les usagers avant tout.

Alors, il y a plusieurs petits articles de référence au CSR qu'il n'y avait pas avant, et ça implique beaucoup de changements au niveau des motoneiges. Exemple, à beaucoup de places on parle de clignotants si on passe sur une voie routière, et, les motoneiges, ça arrive des fois qu'on passe sur une... qu'on longe une voie routière. Des clignotants, on n'en a pas. Des spots blancs à l'arrière, c'est prescrit, mais nous, on en a parce qu'on a des motoneiges qui servent comme surfaceurs dans certaines régions. Nous, on se demande tous comment ça, ça va être géré, ce changement de loi là, au niveau des agents de contrôle routier. On a déjà des problèmes avec les surfaceurs. On l'avait demandé à l'ouverture de la loi, que les surfaceurs soient pris en état de compte pour les crampons sur les surfaceurs, qu'on n'arrête pas d'avoir des amendes là-dessus.

On ne veut pas que le moteur économique de 2,4 milliards soit touché par cette loi-là. À chaque fois qu'il y a eu des changements de loi et qu'on rajoute des lois, il y a une baisse au niveau du membership, et ça nous fait peur. Et surtout on ne voudrait pas qu'il y ait de gens qui soient blessés. Donc, la FCMQ dit : Si vous voulez entériner ce projet de loi là qui inclut les autoquads, on voudrait que la loi VHR soit dissoute et divisée en deux lois, soit une pour la motoneige l'hiver et une autre pour le quad, l'autoquad et tout autre véhicule motorisé en sentier, car nos réalités, nos retombées, nos actions, notre type d'encadrement est totalement différent, surtout avec les monstres autoquads. De toute façon, expliquez-moi ce que fait un véhicule dans plusieurs pieds de neige l'hiver. Quand vous allez travailler, je suis sûr que vous ne voulez pas être pris dans la neige en autoquad ou en auto; bien, c'est la même chose au niveau des sentiers d'hiver.

Au nom de la FCMQ et de tous ses membres, merci de nous avoir écoutés.

• (16 h 20) •

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. Boivin. Nous allons passer maintenant à une période d'échange, et je donne la parole au ministre.

**M. Poëti :** Merci. Merci, monsieur, d'être ici aujourd'hui, de nous avoir présenté votre opinion, le mémoire. Je sais que le délai a été court, mais ça fait cinq ans que le projet pilote est en marche. Je ne peux pas penser que vous n'étiez pas au courant de ce qu'on faisait, et encore moins de penser que ça touchait simplement un siège d'appoint des motoneiges.

Je suis obligé aussi de corriger quelque chose qui est inexact que vous avez dit, en aucune façon notre intention, c'est de faire modifier les équipements de vos motoneiges, parce que ce qu'on dit aux gens, c'est : Lorsque vous allez traverser une route qui est numérotée, que vous allez traverser sur... à un endroit en sécurité routière, bien vous allez devoir vous comporter comme quelqu'un qui respecte les mêmes lois qu'un règlement en sécurité routière. Il n'y a pas de clignotant sur un vélo, puis on ne leur demande pas d'en poser. Soyons clairs pour ça, là.

**M. Boivin (Marc-André) :** Mais moi, je vous dis juste : C'est dans l'application de la loi.

**M. Poëti :** Oui, mais là...

**M. Boivin (Marc-André) :** Qu'est-ce qui arrive? On l'a, le problème, avec les agents de la SAAQ, là, qui sont sur le terrain, les contrôleurs routiers. Ils appliquent la loi, ils prennent le CSR et ils font leur interprétation de cette loi-là.

**M. Poëti** : Oui, bien, écoutez, de notre côté aussi il y a du travail à faire, mais ne prenez pas pour acquis, ne dites pas comme prémisse qu'on va vous demander d'installer des choses différentes sur vos motoneiges qui sortent du concessionnaire, là. En aucune façon. Ce n'est pas l'objectif.

Il y a une deuxième chose aussi qui, je pense, est un raccourci et qui, à mon avis, en ce qui me concerne, n'est pas exacte. Vous faites le rapport entre le poids d'une motoneige et d'un côté à côté, un autoquad. Qu'est-ce que vous pensez d'un vélo et d'un camion? Qu'est-ce que vous pensez d'une... Mais on n'interdit pas les motocyclettes sur les routes parce qu'elles sont plus petites qu'une automobile, il y a un partage obligatoire.

**M. Boivin (Marc-André)** : Et combien est-ce qu'on a de blessés en vélo? Combien est-ce qu'on a de morts en vélo? Je ne veux pas me retrouver avec une panoplie de morts en motoneige, tout simplement.

**M. Poëti** : Bien, je comprends, écoutez, vous parlez à quelqu'un qui a la sécurité en réflexion dans une ancienne vie puis encore aujourd'hui, mais ça fait cinq ans, ça fait cinq ans que vous roulez ensemble, et je n'en ai pas, de mort, et je n'ai pas ce type d'accident là dramatique comme vous dites.

Maintenant, est-ce qu'on est à l'abri de ça? La réponse, c'est non, là. Personne n'est tenu à l'impossible. Puis il pourrait y avoir une problématique, puis il va y avoir l'enquête d'accident qui va déterminer. On a pas mal plus d'accidents de gens qui rentrent dans des arbres, qui frappent des poteaux, qui sortent de la piste parce qu'ils vont trop vite, autant en motoneige que dans d'autres types de véhicule, que des gens qui se sont frappés face à face, là. On n'a pas ça. Ça fait cinq ans, monsieur, ça ne fait pas cinq semaines.

C'est pour ça que je ne peux pas adhérer à votre philosophie du plus gros. Parce qu'ils sont plus gros, plus pesants, ils vont nous faire plus mal. Je ne veux pas minimiser ça, mais je ne pense pas que ce volet-là, pour moi, est exact, dans votre analyse. Ce n'est pas le cas actuellement.

**M. Boivin (Marc-André)** : Mais il faut comprendre que, dans la dernière année et demie, deux dernières années, les véhicules sont passés de 700 livres à 1 800 livres. Alors, on doit-u attendre au bout de... On sait que ça prend à peu près 500 ouf, comme on dit, 500 accrochages pour avoir un décès. En ce moment, la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec travaille très fort à diminuer la quantité de blessés et de morts. Au niveau des blessés de la motoneige, dans les cinq dernières années, nous avons baissé de 28 % les blessés et nous avons diminué de 15 % les décès, et ce qui me fait peur, c'est d'aller dans la mauvaise direction. Nous travaillons très fort avec le directeur, M. Jimmy Potvin, de la SQ, justement, pour trouver des solutions pour encore diminuer ce nombre, et en ce moment ce qui nous fait peur, c'est qu'on amène un autre acteur dans ça qui est un autoquad de 1 800 livres.

Prenez pour acquis qu'où est-ce qu'on va se pitcher en dehors du sentier... Puis je dis bien «se pitcher» parce qu'à un moment donné il faut que tu sortes du sentier, quand il va y avoir un autoquad qui arriver à 50 kilomètres-heure dans notre face. Lui, il est gros, il ne se tassera pas. Vous savez, sur les routes forestières, là, c'est ça qui se passe, hein? Quand le train routier s'en vient avec ses billes de bois, lui, il descend, toi, tasse-toi. Et c'est ça qui va arriver dans nos sentiers qui sont partagés, et on travaille fort pour départager ces sentiers-là. La Fédération des clubs de motoneigistes a même fait une entente quads-motoneigistes, et on a même fait un dépliant pour sortir des sentiers, pour séparer des sentiers. Alors là, on ne se retrouve plus à avoir des sentiers plus larges, on se retrouve à avoir des doubles sentiers tout partout l'hiver. Alors, on ne parle plus d'avoir 10 ou 12 pieds, on est en train de demander à nos propriétaires fonciers d'avoir des 20 pieds à bien des places. Ça devient de plus en plus compliqué de maintenir notre industrie.

**M. Poëti** : Bien, écoutez, j'entends ce que vous dites. Cependant, votre son d'alarme ne m'apparaît pas justifié avec ce qu'on a constaté sur le terrain au cours des cinq dernières années.

Deuxièmement, quand on parle du partage de la route, et vous parlez des vies sauvées, bien, un, je vous félicite, parce qu'effectivement c'est un travail de tous les jours, arriver à ça. Mais pendant pas mal d'années on a été pas mal plus inquiets de l'alcool qui était utilisé par les gens qui conduisent ces machines-là que de la largeur du sentier, pour être honnête, et il y a eu des pas de géant de faits de conscientisation des citoyens, et des policiers, et des gens sur le terrain pour amener une sécurité à ça.

Maintenant, le partage, à mon avis, il est obligatoire, et c'est pour cette raison-là qu'on a mis 750 kilos maximum. Ça s'est parlé ce matin ici, puis, écoutez, on n'est pas d'avis qu'il faut modifier ça. Donc, rassurez-vous, on ne va pas augmenter le volet du poids des véhicules.

Pour la largeur, on pense aussi que 64 pouces, sur des spécificités... Parce que, là, il y a des secteurs où ça ne causera pas un problème parce que vous l'avez, l'espace, mais il y en a d'autres que vous ne l'avez pas et, on l'a dit, on l'a entendu tantôt, des endroits où il y a des arbres. Alors, vous comprenez que ces clubs de motoneige là ne vont pas autoriser les 64 pouces.

Alors, moi, je pense qu'il y a une certaine logique dans cet exercice-là, mais je veux au moins vous rassurer pour vous dire que d'aucune façon on n'a l'intention de modifier les pièces d'équipement de vos motoneiges. L'exception, cependant, vos sièges d'appoint, vous savez que ça vient à échéance en décembre, en décembre. Donc, il faut légiférer sur ce dossier-là.

**M. Boivin (Marc-André)** : ...pas de problème, on était d'accord avec ça.

**M. Poëti** : Mais votre inquiétude me surprend, mais en même temps j'entends ce que vous dites, mais je pense que le partage de la route comme le partage des sentiers est aussi nécessaire. Et je sais que la cohabitation, parfois, elle

n'est pas naturelle, il faut se dire les vraies choses, mais je pense qu'on est capable de travailler ensemble. Et, compte tenu du nombre de... de centaines de kilomètres que vous avez, de milliers de kilomètres que vous avez, je pense que c'est un peu difficile aujourd'hui de dire : Bon, dorénavant, on va donner une date pour les quads puis une date pour les motoneiges, puis chacun dans sa cour, puis tout va bien. Moi, je pense que malheureusement le marché va... Si vous voulez tuer le marché, moi, je pense que ce serait une bonne façon de le faire.

Et je ne crois pas qu'au niveau de la sécurité les statistiques des cinq dernières années... D'ailleurs, indirectement vous me le confirmez sur les efforts que vous avez faits, qui ont rapporté, sur un bilan qui est beaucoup plus bas qu'il ne l'a été. Alors, je vois mal pourquoi, si les cinq dernières années ça a été comme ça, que tout d'un coup on va commencer à avoir plus de décès, d'autant plus qu'on interdit les 64 pouces à moins que la fédération, dans un secteur précis, ait évalué son terrain pour le faire.

Et, si on veut mettre une norme, tiens, tout d'un coup on va normer, bien là, si vous voulez ralentir et si vous voulez arrêter le développement, bien c'est les normes. Tenez-vous bien, ça a pris cinq ans pour faire un projet pilote. Si vous voulez mettre des normes, je veux dire, j'ai des mauvaises nouvelles pour vous autres, là, ce n'est pas quelque chose qui va se régler rapidement d'aucune façon, et c'est surtout quelque chose qui ne fera pas de consensus.

**Le Président (M. Reid) :** M. Boivin.

**M. Boivin (Marc-André) :** Je n'ai rien à rajouter là-dessus. Comme je vous dis, l'application de la loi, elle est très dure à faire appliquer par les agents de la paix, les agents routiers. Et de dire que les clubs vont pouvoir interdire les «side-by-side»...

Là, ce que vous me dites, c'est que les clubs de motoneige vont pouvoir interdire, dans les sentiers mitoyens, aux clubs de quad de passer là? J'ai de la misère à croire ça, à comprendre ça, là.

**M. Poëti :** Bien, ce n'est pas ce que je vous dis. Puis j'aimerais ça vous entendre sur... En fait, il y en a combien, sur les 32 000 kilomètres de sentiers puis les 25 000 de quad, qui sont partagés, à peu près?

**M. Boivin (Marc-André) :** Nous avons à peu près 2 500 kilomètres partagés, approximativement.

**M. Poëti :** Kilomètres? Vous avez déjà 2 500 kilomètres partagés?

**M. Boivin (Marc-André) :** Oui, et on essaie de les départager. On travaille très fort avec les quads, on a une bonne entente, pour les départager.

**M. Poëti :** Bien, écoutez, moi, je ne suis pas de cet avis-là, mais j'entends ce que vous me dites.

**M. Boivin (Marc-André) :** Parfait.

**Le Président (M. Reid) :** M. le ministre? Est-ce qu'on a d'autres questions, du côté du gouvernement?

**Une voix : ...**

**Le Président (M. Reid) :** Nous allons passer à l'opposition officielle, et je passe la parole au député de Bertrand... pardon, de René-Lévesque en premier.

**M. Dufour :** Dans la continuité de ce qui vient d'être dit, écoutez, moi, je viens de la Côte-Nord. Moi, je pense qu'il y a plus de motoneiges chez nous qu'il peut y avoir de quads. Par contre, je vous dirais que ça se vend, là, puis je l'ai vu même en magasin, là, je veux dire, il y a des grosses machines, puis c'est là.

Ma question est : Je croyais qu'il y avait un meilleur maillage entre l'association des clubs de motoneige, l'association... la fédérée puis les clubs quads. Vous parlez d'un départage de 2 500 kilomètres. Ça veut dire que vous avez à négocier d'autres partages de route et de sentier. Ça ne doit pas être de tout repos, au moment où on se parle.

• (16 h 30) •

**M. Boivin (Marc-André) :** Non, non, c'est compliqué. Au moment où est-ce qu'on se parle, je vous dirais qu'en ce moment on a 48 tronçons majeurs de transrégional fermés. Nous, on est à la veille de partir, là, on la voit, la neige qui tombe, là. On travaille très fort, comme disait M. Charbonneau tantôt, pour des droits de passage qu'on a perdus, et c'est compliqué.

La motoneige, ce n'est plus qu'est-ce que c'était avant. Avant, comme je dis toujours, on bâtissait un pont, un ponceau avec une caisse de bière puis du bois, du clos de bois. Aujourd'hui, bien, la réglementation est tout autre, et on doit la suivre, cette réglementation, et on la suit. On travaille très fort pour justement faire du développement durable.

Malgré tout ça, c'est 32 000 kilomètres qui sont à risque à chaque année. Et vous savez qu'une chaîne est aussi faible que le maillon qui tombe. Alors, vous avez un maillon qui tombe, alors la chaîne, elle est tuée. Je ne sais pas si ça répond à votre question exactement.

**M. Dufour :** Oui, bien ça répond dans le sens qu'il y a du travail à faire et ce n'est pas de tout repos.

**M. Boivin (Marc-André) :** Énormément de travail.

**M. Dufour :** Et, le fait d'appliquer la loi, on parlait tantôt, au niveau des clubs quads, de 33 agents fédérés. Vous autres, vous parlez de 300 agents fédérés aussi, mais il y a des patrouilleurs aussi. Puis moi, je le sais, chez nous, les patrouilleurs, là, ils ont des dossards puis ils font juste rire d'eux autres. Quand même qu'ils donnent des avertissements, ils ne sont pas capables de rien faire, là. Alors, y a-tu moyen de faire appliquer le règlement d'une meilleure façon ou de donner des pouvoirs supplémentaires à ces patrouilleurs-là?

**M. Boivin (Marc-André) :** C'est pour ça que cette année on a commencé un nouveau projet, à la fédération, on met beaucoup d'argent là-dedans, pour les patrouilleurs qu'on appelle fédérés. Ils ont les mêmes droits que la police standard, sauf le droit de port d'arme et le droit de perquisition. Alors, ils ont le droit d'arrêter au même titre un motoneigiste, un quadiste, n'importe qui qui est dans les sentiers.

Il faut comprendre, c'est dans les sentiers. Il sort deux pieds en dehors du sentier, et tu ne peux pas lui toucher. Il est toujours là, le problème du motoneigiste.

Malgré tout ça, on veut tomber à 300 agents fédérés. Si vous saviez combien ça coûte! Ça coûte à peu près 100 000 \$ juste changer le programme pour amener le programme à 100 agents. Cette année, on va verser tout près de 350 000 \$ dans ce programme-là. C'est énorme, c'est des gros changements. On a des partenaires, mais il y a de l'ouvrage à faire.

Oui, c'est compliqué, de faire respecter les lois. C'est compliqué de les faire respecter en sentier; imaginez-vous hors sentier. Et maintenant la fédération est aussi une fédération hors sentier.

**M. Dufour :** Merci.

**Le Président (M. Reid) :** Oui, merci. Maintenant, je passe la parole au député de Bertrand.

**M. Cousineau :** Oui, merci, M. le Président. M. Boivin, bien, bienvenue à la commission parlementaire. Je pense qu'on a eu l'occasion de se rencontrer.

Bon, le ministère a investi... bien il y a eu des investissements de faits dans les dernières années pour sortir les sentiers de motoneige des parcs provinciaux, entre autres le parc du Mont-Tremblant, entre les deux régions administratives assez importantes qu'est Lanaudière et Laurentides. Puis c'est des retombées économiques majeures.

Maintenant, il y avait encore une problématique, là, le long du parc linéaire, là, de Saint-Faustin—Lac-Carré, jusqu'à passé Labelle. Est-ce qu'il y a une lumière au bout du tunnel? Parce que le ministère des Transports est impliqué dans ces négociations-là. Est-ce que vous voyez la lumière au bout du tunnel? Parce que...

**M. Boivin (Marc-André) :** Oui. Écoutez, on...

**M. Cousineau :** Parce qu'on s'était engagés avec les gens de Saint-Donat qui... à avancer le dossier, là.

**M. Boivin (Marc-André) :** Dans la dernière année, ce qu'on appelle le contournement, le sentier de contournement du P'tit-Train-du-Nord, qui nous avait très fait mal en 2003, on ne se le cachera pas... Il y a eu un jugement qui est le jugement Langlois, là-dessus, et il y a eu un moratoire qui va lever bientôt, qu'on va commencer à travailler bientôt sur le moratoire. Mais, si je reviens au niveau du sentier du P'tit-Train-du-Nord, tout le travail technique et fonctionnel du projet est fait, c'est maintenant dans les mains du directeur du territoire au niveau du MTQ. Il faut que ce soit un développement durable, ce sentier-là. Et on a fait notre travail, la fédération a fait son travail. Je dirais, une partie du gouvernement a fait son travail, on attend encore la finalité de ce projet-là. Le ministère, il est au courant. On est conscients qu'il y a eu un changement de gouvernement, on est patients. On pensait l'ouvrir cette année, on nous dit qu'on devrait l'ouvrir l'année prochaine pour sûr. Il y avait un montant, dans le temps de Norm MacMillan, qui avait été mis de côté pour tout près de 7,9 millions pour ce projet-là. Je peux vous dire qu'en ce moment il coûte la moitié de ce prix-là et que donc il devient socialement acceptable au niveau monétaire.

C'est un axe majeur pour le Nord, pour faire vivre cette région-là. Juste pour vous dire, ça a fait perdre à peu près 20 millions de dollars par année dans cette région-là qu'est Sainte-Agathe, Saint-Faustin—Lac-Carré. Et, comme vous disiez plus tôt, c'est un lien majeur pour rassembler Lanaudière, Laurentides et le Nord.

**M. Cousineau :** Bien, je vous pose la question parce que je connais toutes les réponses, mais je dois vous dire aussi, là — puis je pense que le ministre est très sensible aussi, il a sûrement entendu parler de ce dossier-là — je dois vous dire que... Avant de passer la parole à ma consœur, je vous félicite pour le travail que vous avez fait énormément, M. Boivin, là, avec votre fédération, parce que ce sont des dossiers qui sont extrêmement problématiques, mais il y a des retombées économiques fulgurantes. Si jamais on réussit à boucler la boucle, comme on dit, là, on parle de plusieurs, plusieurs millions de retombées économiques pour les deux régions administratives. Merci.

**M. Boivin (Marc-André) :** Merci.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le député de Bertrand. M. Boivin, voulez-vous ajouter quelque chose?

**M. Boivin (Marc-André) :** Non, ça me va.

**Le Président (M. Reid) :** Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui, merci, M. le Président. Bonjour, M. Boivin. Donc, vous nous apportez vraiment un élément nouveau, aujourd'hui, où vous dites, selon votre avis, le partage des sentiers avec les autoquads et les motoneiges, pour vous, ce n'est vraiment pas une bonne idée. Et il faudrait trouver une façon que les sentiers ne soient pas partagés, parce que vous pensez qu'il y a des problématiques de sécurité qui sont liées à ça.

**M. Boivin (Marc-André) :** Il est sûr et certain... Je reviens encore, masse contre... motoneige contre motoneige, il y a une certaine, comme on pourrait dire, collision. Et un autoquad contre une motoneige, c'est énorme, et la motoneige n'a aucune chance, on ne se le cachera pas, elle n'a aucune chance. Je vous le dis, la protection d'un autoquad, là, ça a une cage métallique à la grandeur. Et, si on tombe dans le phénomène de : Je suis à l'intérieur, je suis blindé, donc je suis hors de tout, il n'y a pas de risque pour moi, alors je deviens un petit peu plus téméraire. Et c'est ce qu'on a remarqué des gens qui conduisent des autoquads, ils deviennent très téméraires. C'est des gens qui s'achètent des machines de 30 000 \$, 35 000 \$, qui rajoutent des équipements. Alors, ils ont payé, ils ont payé leurs droits, donc on est roi et maître où est-ce qu'on passe.

Et c'est problématique pour les motoneigistes. Les motoneigistes, c'est un monde qui est très, très courtois. Il ne l'était pas il y a 20 ans. Aujourd'hui, 20 ans après, à 40 ans, il est très courtois. Et les quads sont rendus là, ils veulent rendre leur business courtois, et il leur reste 20 ans de marche à faire pour ça. Et les autoquads vont leur faire mal là-dedans, ils le savent. S'ils sont ici pour en parler, ils le savent. Mais, comme on dit, nous, on avait le problème des hors-pistes; eux, ils ont le problème des autoquads qui leur font mal.

**Le Président (M. Reid) :** Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui. Vous proposeriez quoi, dans le cadre du projet de loi, pour essayer d'atténuer cette problématique-là?

**M. Boivin (Marc-André) :** Moi, c'est sûr que même à 700... Je pense que ça a été limité à 700 kilogrammes, qu'on me disait, si je me souviens bien, ce matin. C'est encore trop. Moi, je dis qu'on ne devrait pas dépasser à peu près 400 kilogrammes, qui est deux fois le poids d'une motoneige.

Deuxièmement, la largeur excessive de ces véhicules-là. Puis il ne faut pas oublier qu'une largeur de 64 pouces et plus... Parce que, si on ouvre ça, ça peut aller plus large, puis je vais vous dire pourquoi : parce qu'à l'«aftermarket», je ne sais pas comment dire ça en français, la vente après achat, donc, on peut acheter des moyens de faire sortir les roues encore plus large des véhicules, on appelle ça des «spacers», là, des genres d'espaceurs, et l'évitement des roues est plus large. Et puis tout le monde dans ces gens-là qui s'achètent une machine de 35 000 \$ a les moyens de customiser, de rajouter des choses dessus. Alors, la machine va aller chercher un autre 6, 7, 12 pouces de plus. Comme nous, on avait le problème avec les silencieux, on a banni les silencieux, et même les concessionnaires sont bannis, dans tout ça, de vendre des silencieux qui font du bruit, bien c'est la même chose qu'il va falloir probablement légiférer au niveau des vendeurs d'après-vente, tous les produits, que ce soient les fausses ailes qui sont rajoutées, que ce soient les pneus, que ce soient les «bumpers», là, tout ce qui est pare-chocs avant, pare-chocs arrière, qui élargissent encore la portée du véhicule. Ça devient des empattements qui vont se rendre à 72 pouces dans certains cas. Là, on est rendu à six pieds, on revient toujours dans une extra largeur.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. Boivin. Nous avons écoulé le temps, du côté de l'opposition officielle. Est-ce que j'ai des questions du côté du deuxième groupe d'opposition? Mme la députée de Saint-Hyacinthe.

**Mme Soucy :** Merci. Bonjour. Juste une petite question : À partir du moment où vous êtes inquiet des risques d'accident parce que les véhicules sont de plus en plus gros, vous ne voyez pas comme une bonne solution le projet de loi pour justement limiter le poids puis les largeurs comme il est prévu?

**M. Boivin (Marc-André) :** Oui. Oui, mais pas à cette grosseur-là et non à ce poids-là, comme je viens de répondre à monsieur... à madame.

**Mme Soucy :** O.K. Juste une autre petite question : Avez-vous des statistiques sur le nombre de sièges d'appoint en circulation?

• (16 h 40) •

**M. Boivin (Marc-André) :** Pour la motoneige? C'est dur à dire parce qu'ils peuvent être achetés après la vente de la motoneige. Alors, pour nous, c'est compliqué de savoir ça.

Mais nous n'avons pas de problème pour le siège d'appoint de la motoneige. Nous étions pour, nous avons même travaillé avec les gens du MTQ là-dessus, nous sommes d'accord. Nous ne croyons pas que, pour nous, c'est un aspect sécuritaire, dangereux comme ça l'était pour les quads, mais malgré tout on a décidé... On veut la sécurité de nos motoneigistes, alors on a travaillé avec le MTQ pour ça.

**Mme Soucy :** Merci.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Est-ce qu'on a une autre question, Mme la députée? Alors, M. Boivin, je vous remercie de votre participation à nos échanges.

**Mémoire déposé**

Avant de lever la séance, je vais déposer le mémoire de Tourisme Côte-Nord Manicouagan, qui n'ont pas pu venir.  
Et je lève la séance. Et la commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die. Merci.

*(Fin de la séance à 16 h 41)*