



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 14 novembre 2017 — Vol. 44 N° 141

Consultations particulières sur le projet de loi n° 147 — Loi
concernant l'interdiction d'intenter certains recours liés
à l'utilisation des véhicules hors route dans les
sentiers faisant partie du réseau interrégional

**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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 14 novembre 2017 — Vol. 44 N° 141

Table des matières

Remarques préliminaires	1
Mme Véronique Tremblay	1
M. Martin Ouellet	2
M. Benoit Charette	2
Auditions	3
Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ)	3
Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ)	12
Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE)	20
Club de motoneiges Diable et rouge inc.	28
Mémoire déposé	35
Document déposé	35

Autres intervenants

M. Alexandre Iracà, président

M. Guy Bourgeois
M. Sylvain Roy
M. Ghislain Bolduc
M. Marc H. Plante
M. Sylvain Pagé

- * M. Mario Gagnon, FCMQ et Club de motoneiges Diable et rouge inc.
- * M. Stéphane Desroches, idem
- * M. Michel Garneau, idem
- * M. Alain Decoste, FQCQ
- * M. Danny Gagnon, idem
- * M. Michel Bélanger, CQDE
- * Mme Nacéra Krim, Club de motoneiges Diable et rouge inc.

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 14 novembre 2017 — Vol. 44 N° 141

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 147 — Loi
concernant l'interdiction d'intenter certains recours liés
à l'utilisation des véhicules hors route dans les sentiers
faisant partie du réseau interrégional**

(Neuf heures trente-quatre minutes)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Bon matin à tous. On débute la semaine avec cette belle commission. Alors, ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires et appareils électroniques.

La commission est réunie afin de procéder aux auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 147, Loi concernant l'interdiction d'intenter certains recours liés à l'utilisation des véhicules hors route dans les sentiers faisant partie du réseau interrégional.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président : M. Gaudreault (Jonquière) sera remplacé par M. Pagé (Labelle) et M. Martel (Nicolet-Béancour) par M. Charette (Deux-Montagnes).

Le Président (M. Iracà) : D'accord. Est-ce que vous êtes certaine d'avoir les bons remplacements? Oui.

La Secrétaire : Oui.

Le Président (M. Iracà) : Oui. O.K. Alors, merci beaucoup, Mme la secrétaire.

Voici l'ordre du jour de cet avant-midi. Nous allons débiter par les remarques préliminaires. Par la suite, nous entendrons les groupes suivants : la Fédération des clubs motoneigistes du Québec et la Fédération québécoise des clubs quads.

Remarques préliminaires

Sans plus tarder, je cède la parole à la ministre déléguée aux Transports pour ses remarques préliminaires. Mme la ministre, vous disposez d'environ six minutes.

Mme Véronique Tremblay

Mme Tremblay : Et merci beaucoup, M. le Président. Je peux vous dire que je suis très heureuse d'être avec vous aujourd'hui. Comme vous le savez, c'est mon premier projet de loi en tant que ministre déléguée aux Transports.

Je voudrais prendre quelques instants pour vous saluer, de même que mes collègues du groupe ministériel qui m'accompagnent aujourd'hui, donc le député d'Abitibi-Est, le député d'Ungava, le député de Maskinongé et l'adjoint parlementaire du ministre des Transports, le député de Mégantic, donc tous des députés qui représentent des comtés où le VTT et la motoneige sont très populaires. Je voudrais également saluer mes collègues de l'opposition officielle, donc le député de Bonaventure et le député de René-Lévesque, et finalement mes collègues de la deuxième opposition, donc le député de Deux-Montagnes. Permettez-moi finalement de saluer mon équipe ainsi que les gens du ministère des Transports qui m'accompagnent aujourd'hui. Merci beaucoup d'être là.

La présente Commission des transports et de l'environnement s'apprête à entreprendre les consultations particulières portant sur le projet de loi n° 147, intitulé Loi concernant l'interdiction d'intenter certains recours liés à l'utilisation des véhicules hors route dans les sentiers faisant partie du réseau interrégional.

Bien qu'il ne contienne que deux articles, ce projet de loi, qui propose de modifier l'article 87.1 de la Loi sur les véhicules hors route pour prolonger jusqu'au 1er janvier 2020 l'immunité à l'égard d'éventuelles actions en justice fondées sur les inconvénients de voisinage, n'en est pas moins très important. Nous aurons l'occasion de l'entendre aujourd'hui. Ce projet de loi revêt une importance stratégique autant pour les personnes qui vivent à proximité des sentiers interrégionaux de véhicules hors route que pour ceux et celles qui pratiquent cette activité.

Cette importante industrie, rappelons-le, repose sur de nombreux bénévoles et sur plus de 320 clubs utilisateurs. Le développement et le dynamisme des régions du Québec est d'ailleurs grandement influencé par cette industrie et par ses nombreux adeptes. Au fil des ans, cette activité est d'ailleurs devenue un produit touristique incroyable qui permet au Québec de rayonner sur la scène nationale et sur la scène internationale.

L'immunité dont il est question ici constitue une exception en droit. Lors de son instauration en 2004, elle visait essentiellement à protéger le réseau de sentiers durant les phases de croissance et de structuration. La nouvelle date d'échéance proposée, soit le 1er janvier 2020, correspond à l'entrée en vigueur de la disposition prévoyant que des

véhicules hors route n'ayant pas un moteur quatre-temps ou un moteur deux-temps à injection directe ne pourront circuler dans certains lieux à moins d'y être autorisés par un règlement du ministre.

Cette mesure imposant une motorisation moins polluante et moins bruyante pour les véhicules hors route rendra, nous en sommes convaincus, les conditions de la pratique du VHR plus respectueuse tant pour les riverains que pour l'environnement.

Il importe de rappeler que cette proposition de prolongation n'est pas inédite puisque l'Assemblée nationale a déjà renouvelé l'immunité à deux reprises depuis 2004. Ce nouveau report a de plus été dûment recommandé dans le rapport sur l'immunité de poursuites fondées sur les inconvénients de voisinage et le processus de traitement des plaintes, de la médiation et de l'arbitrage en matière de véhicules hors route, que cette commission a examiné le 4 octobre dernier.

Sur ce, je souhaite la bienvenue à tous les représentants des organisations qui ont bien voulu venir nous exposer leur point de vue. Je remercie à l'avance les participants pour les efforts qu'ils ont consacrés à leur préparation et pour s'être déplacés. Je tiens à les assurer que nous abordons cet exercice avec une grande ouverture d'esprit à l'égard de toute proposition constructive et réaliste, donc, qu'ils pourraient nous faire. Merci beaucoup, M. le Président.

• (9 h 40) •

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Mme la ministre. Vous êtes parfaitement dans les temps. Alors, ça commence bien. Alors, sur ce pas, je vais inviter le porte-parole de l'opposition officielle à faire ses remarques préliminaires pour une durée maximale d'environ 3 min 30 s.

M. Martin Ouellet

M. Ouellet : Merci, M. le Président. Donc, à mon tour de saluer la partie gouvernementale, mon collègue de Bonaventure, collègue de la deuxième opposition ainsi que vous, messieurs mesdames, qui seront avec nous pour la journée, pour ce projet de loi.

Écoutez, c'est un projet de loi quand même majeur, même s'il y a deux articles, puisqu'il a un impact fondamental dans plusieurs régions du Québec, notamment chez moi, dans la circonscription de René-Lévesque. La neige est déjà arrivée. Je ne dis pas qu'on est capables de faire de la motoneige présentement, mais, si on est chanceux, d'ici peut-être deux semaines et demie, trois semaines, certains sentiers pourraient être praticables.

Cela étant dit, effectivement, la pratique du VHR est importante dans plusieurs régions du Québec, et cette immunité, qui a été donnée une première fois en 2004, qui a été renouvelée une deuxième fois et pour laquelle nous sommes assis ici aujourd'hui, revêt toute son importance dans ce fragile équilibre entre développement économique de certaines régions mais aussi la quiétude et la tranquillité de certains de nos concitoyens sur les différents territoires du Québec.

Assurément, on aura des questions très pertinentes sur la durée. Pourquoi, effectivement, on est à seulement que deux ans? Pourquoi ne pas offrir une stabilité à notre industrie de VHR? Pourquoi pas trois, peut-être quatre, peut-être cinq? On aura des discussions avec vous. Mais surtout, M. le Président, les différents partenaires qui sont les clubs de motoneigistes, les clubs quads ont vécu ces derniers temps une certaine incertitude concernant la pratique de leur sport, de leur activité économique, notamment, à savoir l'accès à des chemins multiusages. Donc, on sait que, du côté des clubs de motoneige, on a une période de seulement un an de sursis. Pour la suite, on verra qu'est-ce qui sera déposé pour assurer cette accessibilité-là. Mais, surtout, les clubs quads n'ont pas encore cette autorisation de circuler de façon sécuritaire sur les territoires. Donc, on est effectivement dans un sujet qui touche la population, qui touche l'activité économique, mais qui touche surtout l'avenir de plusieurs personnes au Québec et notamment tous ces bénévoles qui font ça de coeur, mais de passion pour assurer une pratique sécuritaire, mais surtout une découverte de nos magnifiques territoires splendides au Québec.

Alors, M. le Président, nous serons tout ouverts à discuter avec les différents groupes et surtout nous aurons des questions très pertinentes sur ce projet de loi. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de René-Lévesque. Je vais céder maintenant la parole au deuxième groupe d'opposition pour les remarques préliminaires. M. le député de Deux-Montagnes, environ 2 min 30 s.

M. Benoit Charette

M. Charette : Merci, M. le Président. Très apprécié. À Mme la ministre, je souhaite la bienvenue à cette commission. C'est le premier projet de loi que vous pilotez, donc ce sera un plaisir de vous accompagner dans cette procédure. Aux collègues gouvernementaux, mes salutations; également mes collègues de l'opposition officielle; Romain, qui m'accompagne de façon vaillante sur les différents projets de loi liés aux transports; et, bien sûr, les personnes qui nous entendront tout au long de la journée.

C'est un projet de loi qui peut sembler banal, mais qui ne l'est pas, compte tenu de l'importance que ça représente pour le développement économique, on dit souvent, des régions. Mais, même en milieu semi-urbain, c'est une activité qui a de nombreux adeptes, et dans ma circonscription également. Donc, ce sera un plaisir de vous entendre, ce sera un plaisir de pouvoir échanger avec vous, et ça nous permettra, par la suite, de bonifier et d'améliorer le projet de loi.

Donc, merci également pour votre présence, et une belle journée à vous, M. le Président, et aux personnes qui vous accompagnent.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Merci beaucoup, M. le député de Deux-Montagnes.

Auditions

Alors, sans plus tarder, je souhaite la bienvenue aux représentants de la Fédération des clubs de motoneige du Québec. Vous êtes le premier groupe. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, et, par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Alors, la parole est à vous, M. Gagnon.

Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ)

M. Gagnon (Mario) : Merci, M. le Président. Mon nom est Mario Gagnon, président de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec.

M. Desroches (Stéphane) : Stéphane Desroches, directeur général de la fédération.

M. Garneau (Michel) : Michel Garneau, gestionnaire, relations externes et développement stratégique pour la Fédération des clubs de motoneigistes.

Le Président (M. Iracà) : Bienvenue à l'Assemblée nationale.

M. Gagnon (Mario) : Merci. Mme la ministre déléguée aux Transports, M. le Président et chers parlementaires de la commission, je souhaite d'abord vous remercier de nous accorder l'opportunité de nous exprimer lors de ces consultations particulières à propos du projet de loi n° 147.

Comme vous le savez, la reconduction de l'interdiction d'intenter certains recours liés à l'utilisation des véhicules hors route dans les sentiers faisant partie du réseau interrégional est un élément essentiel à la survie de la pratique de la motoneige au Québec pour les années à venir. La Fédération des clubs de motoneigistes du Québec accueille donc très favorablement et avec soulagement la reconduction de l'immunité jusqu'en 2020.

Qu'en est-il de la pratique de la motoneige? Le Québec est sans conteste reconnu internationalement comme le paradis de la motoneige grâce à la qualité de ses sentiers interconnectés, signalisés, entretenus et sécuritaires. Il est considéré comme la destination privilégiée des amateurs de motoneige de partout dans le monde. À cet effet, les retombées économiques sont d'envergure. La pratique de la motoneige, qui se déroule uniquement en hiver, et là on parle d'une période de 12 à 18 semaines maximum, génère des retombées économiques directes qui se chiffrent à plus de 3 270 000 000 \$ par année, tout en générant 14 000 emplois directs et indirects.

Parlons aussi des recettes fiscales aux divers paliers de gouvernement, celles-ci se chiffrent dans les centaines de millions de dollars annuellement. Si le niveau d'activité économique positif se fait ressentir à la grandeur de la province, son impact positif est davantage perçu dans les régions les plus éloignées du Québec, l'activité motoneige étant essentielle à la survie de nombreux commerces.

Au moment où l'industrie du bois d'oeuvre connaît ses crises récurrentes, notamment l'imposition récente des droits compensateurs et antidumping par les États-Unis, la pratique de la motoneige permet de maintenir en vie des services et des emplois dans ces régions et villages éloignés qui, sans cet apport, connaîtraient d'importantes difficultés économiques et sociales.

Sur le plan touristique, la motoneige est l'un des quatre produits prioritaires retenus dans la Stratégie de mise en valeur du tourisme hivernal 2014-2020 par Tourisme Québec et fait également l'objet d'une mesure spécifique du plan d'action qui y est associé. Cette mesure consiste en l'élaboration d'un plan de développement stratégique dont l'objectif est de renouveler le produit motoneige dans une perspective touristique. Le produit motoneige au Québec attire plus de 30 000 touristes annuellement provenant de l'Ontario, des États-Unis et même d'Europe. Cet engouement pour la motoneige est rendu possible uniquement grâce à la qualité de notre réseau de sentiers de motoneige.

Bien que la dimension économique de l'activité soit importante et irréfutable, les bénéfices sociétaux qui découlent de l'activité motoneige ne se limitent pas là. Parlons aussi des bienfaits sur le plan de la santé publique. Dans une époque où notre société est impactée de plus en plus par un train de vie toujours plus sédentaire, une étude effectuée l'année dernière par des chercheurs de l'Université de Guelph démontre clairement que l'activité motoneige contribue au bien-être physique des adeptes de la motoneige, son impact physiologique rivalisant avec la marche et le vélo de plaisance. En outre, celle-ci a lieu l'hiver, soit à une période de l'année particulièrement casanière pour beaucoup de gens. Parlons des bonnes nouvelles dans un contexte où le coût des soins de santé ne cesse de croître.

• (9 h 50) •

M. Desroches (Stéphane) : L'importance de la protection contre les recours. La fédération et ses clubs se prononcent en faveur du prolongement de l'immunité jusqu'en 2020. Cette décision s'avère cruciale pour nos clubs et leurs bénévoles puisqu'elle leur permet d'opérer sans devoir être constamment confrontés à la possibilité d'un litige... de toute certitude que cela puisse apporter.

Pour bien comprendre l'importance cruciale du prolongement du moratoire, nous devons retourner en arrière, à une période où nous n'avions pas ce superbe réseau de sentiers que nous avons aujourd'hui, soit à la fin des années 60, une époque où l'activité motoneige se développait de façon incontrôlée, occasionnant de nombreux problèmes liés à la circulation illégale sur les terrains privés et chemins publics, provoquant ainsi des dommages aux propriétés privées mais, plus important encore, provoquant de nombreux accidents et décès.

Afin de remédier à cette situation, le gouvernement travailla en collaboration avec la communauté motoneigiste, incluant la nouvelle Fédération des clubs de motoneigistes, qui fut fondée en 1974, pour mettre en place un réseau de

sentiers. Il s'agissait des humbles débuts de ce superbe réseau de plus de 33 000 kilomètres que nous avons aujourd'hui, ceci permettant d'encadrer l'activité et de réduire de façon dramatique et continue les nombreux problèmes... et de sécurité.

Le chemin parcouru depuis est considérable, nos clubs et des milliers de bénévoles ayant travaillé d'arrache-pied pendant plus de 40 ans pour améliorer la pratique de la motoneige aussi bien sur le plan sécuritaire que sur la question de cohabitation et l'acceptabilité sociale. Non seulement les impacts négatifs ont diminué, mais une vaste industrie récréotouristique s'est développée, emmenant avec elle une croissance économique à la grandeur du Québec et permettant à notre province de rayonner internationalement.

L'industrie motoneige au Québec est basée sur le principe de l'utilisateur-payeur, dont les pierres angulaires sont la contribution financière des motoneigistes et le bénévolat. Ils sont plus de 4 500 bénévoles qui consacrent plus de 800 000 heures annuellement pour offrir un service de qualité aux motoneigistes d'ici et d'ailleurs. Ils gèrent entre autres une flotte de plus de 500 surfaceuses, qui sillonnent nos 33 000 kilomètres de sentiers balisés. Il n'existe nulle part dans le monde une activité ayant des retombées économiques et touristiques d'une telle envergure qui repose exclusivement sur le travail des bénévoles.

La conséquence immédiate de la fin du moratoire est sans équivoque. En l'absence de cette prolongation et au regard de l'expérience vécue lors de l'annonce du jugement Langlois dans la cause du Train-du-Nord, il est certain que la crainte de faire face à des recours judiciaires pourrait amener de nombreux propriétaires fonciers à retirer les droits de passage pour les motoneigistes, ce qui aurait pour effet immédiat la mise en péril de l'intégrité du réseau, la pierre d'assise de notre industrie. La perte de l'accessibilité, mais également de l'interconnexion entre les régions, affecterait irrémédiablement les industries de la motoneige, menaçant ainsi les retombées économiques et les emplois qui y sont rattachés. De plus, il est raisonnable de croire que toute brèche dans le réseau de sentiers créerait une situation non sécuritaire les plus chaotiques et qui pourrait entraîner une augmentation significative du nombre d'accidents puisque les utilisateurs seraient appelés à circuler hors sentier, dans des endroits souvent non sécuritaires et non patrouillés. Cet état de fait constituerait également un irritant majeur pour les résidents et une situation les plus nuisibles de l'environnement. Rappelons aujourd'hui que plus de 180 000 motoneigistes sont immatriculés annuellement au Québec. De croire que la disparition du réseau n'occasionnerait pas le chaos relève du fantasme.

Retourner en arrière à une période où le désordre régnait serait regrettable pour tous. Personne n'en sortirait gagnant.

M. Garneau (Michel) : Les transformations réalisées depuis 2004. Depuis l'avènement du jugement Langlois, énormément de chemin a été parcouru autant par les fabricants de motoneiges que par notre fédération et nos clubs.

Depuis plus de 10 ans maintenant, l'industrie de la motoneige a beaucoup évolué. Les motoneiges vendues au Québec aujourd'hui sont toutes soumises à des normes de gaz d'échappement administrées par Environnement Canada. Les motoneiges modernes sont nettement plus propres et moins bruyantes que celles du passé, l'industrie s'étant prise en main pour améliorer la cohabitation de l'activité et des adeptes avec les riverains et citoyens. Les adeptes aujourd'hui ont droit à des motoneiges munies de moteurs à technologie propre, soit à moteurs quatre-temps ou à moteurs deux-temps à admission par injection directe ou semi-directe. La fédération a mandaté l'Université McGill à réaliser une étude comparative entre deux modèles de motoneige, une de 2003 et une de 2015. Les résultats sont fort positifs et concluants. Ils démontrent clairement que la motoneige de 2015 est nettement plus silencieuse et écoénergétique, avec moins d'émissions de gaz et d'odeurs.

De plus, le renouvellement rapide de la flotte de motoneiges au Québec assure un rajeunissement continu des modèles circulant dans les sentiers de la province. En effet, plus de la moitié des motoneiges qui circulent dans nos sentiers ont été fabriquées depuis moins de sept ans, et le pourcentage de motoneiges fabriquées depuis 2006, soit l'année de l'introduction des normes de gaz d'échappement, s'élève à plus de 84 %. Il est donc clair que les motoneiges circulant dans nos sentiers aujourd'hui sont plus propres, plus silencieuses et respectueuses des normes environnementales en matière de rejet et d'odeur.

En perspective de la levée éventuelle du moratoire, la FCMQ, consciente de la fragilité de l'activité motoneige, a mis en place une planification stratégique pour contrer les problématiques. S'en sont suivies des démarches proactives incluant la recherche de pistes de solution afin d'encadrer la pratique de la motoneige, d'informer et de former les clubs et les motoneigistes en matière de respect de l'environnement, de sécurité et de résolution de problèmes de voisinage. De plus, consciente de son rôle clé dans l'évolution des mentalités en faveur d'une pratique durable de la motoneige, la FCMQ a décidé d'amorcer son virage vert en respect avec les orientations édictées par la Loi sur le développement durable et la stratégie gouvernementale de développement durable. Débutant en 2008, la FCMQ a amorcé une collaboration avec Nature-Action Québec...

Le Président (M. Iracà) : ...quelques secondes.

M. Garneau (Michel) : Pardon?

Le Président (M. Iracà) : Il vous reste quelques secondes, malheureusement.

M. Garneau (Michel) : ...un organisme à but non lucratif reconnu pour son expertise et pour la qualité de ses services en environnement. On a créé le programme écoSentier en 2015.

Grâce à ses actions, la FCMQ est reconnue comme un leader au sein de la communauté motoneigiste canadienne et internationale. De plus, la fédération est soucieuse par le bien-être de ses membres et la cohabitation. Nous comptons

aujourd'hui plus de 1 200 patrouilleurs de sentiers, dont 115 agents provinciaux. Ceux-ci sont mandatés à sensibiliser les motoneigistes quant à la conduite et aux pratiques responsables ainsi qu'au respect des lois et règlements. Ils travaillent aussi en concert avec les agents de corps policiers du Québec dans le but de pourchasser les utilisateurs d'échappements modifiés et bruyants.

Enfin, nous avons mis en place des agents de liaison dans chacune des régions. Ceux-ci aident les clubs avec leurs démarches administratives en plus de les conseiller dans leurs projets d'aménagement de sentiers, y compris la réalisation de relocalisation des sentiers dans le but d'améliorer la cohabitation. Il me reste-tu encore du temps ou bien...

Le Président (M. Iracà) : Oui, alors...

Des voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Alors, écoutez, il ne vous reste plus de temps, sauf que, là, tout le monde me fait des clins d'oeil, autant la partie gouvernementale que l'opposition, à l'effet que vous pouvez continuer sur leur temps. Alors, tout le monde me fait des clins d'oeil. Je vous laisse continuer. On va réajuster les temps d'échange. Si vous avez d'autre chose à dire, là, dans votre exposé, je vais vous donner quelques minutes de plus.

M. Garneau (Michel) : O.K., on va faire ça vite. Je prends une gorgée d'eau, par exemple.

Le Président (M. Iracà) : Oui, oui, allez-y.

M. Garneau (Michel) : On a nos limites. Bon. Ensuite, de plus, suite à la mise en place, en 2010, d'un processus de traitement des plaintes, de médiation et d'arbitrage, soit l'article 45.1 de la Loi sur les VHR, ils jouent aussi un rôle de facilitateurs lors des conflits avec les riverains. Nous sommes fiers et heureux de vous informer que toutes les actions mises en place ont porté fruit. Le bilan portant sur les plaintes énoncées dans le rapport du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports démontre que seulement 18 plaintes ont été traitées, dont une seule correspondait aux critères définis par la Loi sur les VHR. Les 17 non admissibles ont toutefois été redirigées vers les agents de liaison des fédérations de VHR ou vers les coordonnateurs de notre territoire concerné.

En terminant notre rapport sur l'évolution des plus positives du dossier de la cohabitation, permettez-nous de soulever une synthèse des conclusions rendues dans le rapport du Projet pilote pour la mise en place des moyens d'atténuation du bruit causé par des motoneiges, soit le rapport rendu en novembre 2009 suite à l'étude effectuée par la firme Soft dB. Les principaux moyens d'atténuation du bruit retenus consistent à modifier les tracés en respectant des distances minimales avec les sentiers, réduire la vitesse des véhicules en zone sensible, mettre en place des écrans acoustiques dans des cas particuliers et encourager la fabrication et l'utilisation des motoneiges plus silencieuses.

Parmi les pistes de solution soulevées, notons que la modification des tracés de sentiers est en cours, que la vitesse en milieu résidentiel a été réduite et que les nouvelles motoneiges sont plus silencieuses. Le rapport parle également du besoin de contrôler les heures d'utilisation de certains sentiers ainsi que d'informer et former les motoneigistes quant aux pratiques responsables, deux autres recommandations qui ont été respectées. Parlons donc d'un bulletin très positif.

Une voix : Vous voulez qu'on continue ou...

Le Président (M. Iracà) : Peut-être quelques minutes.

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Une ou deux minutes.

Une voix : On va aller à la conclusion directement.

Le Président (M. Iracà) : Oui, s'il vous plaît. Merci.

• (10 heures) •

M. Gagnon (Mario) : En terminant, nous soutenons cette prolongation de l'immunité ainsi que du processus de traitement des plaintes, de médiation et d'arbitrage, celle-ci favorisant la prise d'ententes entre les parties, menant ainsi à des solutions durables pour régler les problèmes de cohabitation par des mécanismes non judiciaires de règlement des différends. Nous ne vivons pas en vase clos, et la réalité est que le monde, plus particulièrement l'industrie de la motoneige, a beaucoup évolué depuis la période du jugement Langlois.

Les motoneiges modernes assujetties à une réglementation visant les gaz d'échappement sont nettement plus propres et silencieuses que celles du passé, comme l'a démontré l'étude comparative effectuée par l'Université McGill. La fédération, leader mondial sur le plan du développement durable et de l'environnement, a instauré de nombreuses mesures et programmes dans le but unique d'améliorer la cohabitation et le respect des riverains. Toutefois, le travail se poursuit et nos clubs et les milliers de bénévoles responsables de la gestion de notre réseau de sentiers ont besoin de plus de temps et de ressources pour finir leur travail.

En attente de l'achèvement des travaux, le retrait immédiat de l'immunité et la menace omniprésente du litige que cela apporterait feraient en sorte que l'effondrement de notre réseau est une possibilité réelle. En plus de pertes économiques

importantes que cela occasionnerait, notamment en région éloignée où les défis économiques sont déjà presque insurmontables, la disparition de la motoneige encadrée, tel que nous l'observons actuellement, nous mènerait inévitablement vers une situation chaotique similaire à celle des années 60.

Au nom de la FCMQ, ses 200 clubs et milliers de bénévoles, nous vous remercions de l'invitation qui nous a été accordée afin de déposer le présent mémoire. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Gagnon. Merci, messieurs. Alors, on a ajusté les temps en conséquence pour les blocs d'échange, étant donné que c'est un peu petit plus long pour l'exposé. Alors, je vais céder la parole maintenant à Mme la ministre pour le premier bloc d'échange avec la partie gouvernementale, pour un temps d'environ 14 minutes.

Mme Tremblay : Merci beaucoup, M. le Président. Alors, merci et félicitations pour votre exposé, M. Gagnon, M. Desroches, M. Garneau. Dans le mémoire que vous avez déposé, vous mentionnez que le renouvellement de la flotte de motoneiges va bon train. Vous dites notamment que plus de la moitié des motoneiges qui circulent dans nos sentiers ont été fabriquées depuis moins de sept ans. D'ici 2020, il va y avoir une implantation de nouvelles normes. Selon vous, quel est le pourcentage de la flotte qui aura été modifié?

Le Président (M. Iracà) : M. Garneau.

M. Garneau (Michel) : Si on regarde actuellement, la flotte se renouvelle environ à 50 % à tous les six ans. J'ai regardé, puis les chiffres qui ont sorti, comme je vous dis, depuis la venue de l'introduction des normes de gaz d'échappement, on parle de 84 %. Donc, c'est certain qu'on ne peut pas prédire l'avenir, mais le marché s'en va vers les motoneiges de plus en plus propres. D'ailleurs, c'est pas mal exclusivement ce qui est offert dans le marché actuellement. Donc, de dire, depuis 2006, quand on sera rendus en 2020... on peut s'attendre à ce que ce soit au-delà de 90 % facilement de motoneiges qui ont été construites depuis l'introduction des normes de l'EPA et d'Environnement Canada.

Mme Tremblay : Vous dites, selon l'étude également qui a été réalisée par l'Université McGill, bon, que ça démontre clairement que la motoneige de 2015 est nettement plus silencieuse et écoénergétique avec moins d'émissions de gaz et d'odeurs. «Nettement», pour moi, ça ne me dit rien. Est-ce que vous avez des chiffres qui démontrent, par exemple, le bruit, c'était de tant, et ça a diminué de moitié, ça a diminué de 80 % ou... Qu'est-ce que ça veut dire, le «nettement»?

M. Garneau (Michel) : C'est certain qu'il y a énormément de tests qui ont été effectués dans différentes conditions. Si on regarde, entre autres, sur le plan de la consommation, on parle d'une consommation qui a été réduite d'environ 50 %. Au niveau des niveaux sonores, c'est certain qu'on parle d'une échelle de décibels qui est logarithmique, mais on parle d'une diminution, dans certains tests, où les émanations sonores de la motoneige 2015 étaient à peine perceptibles dans les tests. Donc, il y a une énorme différence dans les niveaux sonores des motoneiges et ainsi que dans les gaz d'échappement.

Il faut comprendre que, maintenant, toutes les motoneiges sont assujetties à des normes d'échappement, ce qui n'était pas le cas en 2003 puis en 2004, dans la période du préjugement Langlois, donc l'industrie s'est vraiment transformée. Les motoneigistes ont accès à des technologies moteurs très, très avancées aujourd'hui avec les moteurs quatre-temps, avec les deux-temps à injection directe et semi-directe. Il y a eu énormément d'améliorations au niveau des huiles, par exemple, pour les moteurs deux-temps. Les moteurs consomment beaucoup moins d'huile qu'avant, et les huiles, maintenant, ils ont mis beaucoup d'efforts sur la propreté de ces huiles-là. Donc, il y a beaucoup moins d'odeurs, les huiles brûlent plus proprement que dans le passé. Donc, c'est vraiment, là, un monde complètement changé, là, ce n'est pas la motoneige des années 70, où est-ce qu'on fumigeait le voisinage en la démarrant, là.

Mme Tremblay : Je comprends que, pour vous, l'immunité, c'est important...

M. Garneau (Michel) : Absolument.

Mme Tremblay : ...au moins jusqu'en 2020. Avez-vous l'impression qu'en 2020 vous allez encore avoir besoin de cette immunité-là ou, selon l'évolution de vos appareils, avec les chiffres que vous venez de me donner, vous dites : Il n'y aura plus de crainte?

M. Gagnon (Mario) : Ce que je peux dire présentement, c'est qu'au niveau de la fédération, je veux dire, il y a déjà des choses qui ont été implantées pour éviter l'aspect nuisible. Pour ce qui est des motoneiges proprement dites, comme Michel parlait, je veux dire, dans le sens que là on suit les règles par rapport aux normes, ce qui fait que le bruit et les odeurs, c'est diminué... Au niveau de la fédération, il y a un mandat qui a été donné puis d'ici possiblement septembre 2019 ou à la fin de... c'est-à-dire septembre 2019, le mandat qui va être donné aux agents de liaison, c'est de sécuriser le nombre de sentiers nécessaires qu'il faut être sûr de ne pas avoir de problèmes à plus ou moins long terme.

Maintenant, la réponse que je peux vous donner : Est-ce qu'il y aura 15 000, 20 000, 30 000 kilomètres de sentiers à ce moment-là? Je ne puis y répondre. Ce qu'on va s'assurer de faire, par exemple, c'est de sécuriser la quantité de kilomètres de sentiers qu'on a besoin pour avoir toutes les régions interconnectées et continuer à avoir un impact économique qui est positif pour plusieurs régions en périphérie.

Mme Tremblay : Vous êtes confiants d'y parvenir d'ici 2020?

M. Gagnon (Mario) : Confiance? On pourrait parler 50-50, possiblement, là, dans le sens qu'entre-temps il y a un travail colossal à terminer. Mais, oui, l'objectif qu'on se donne, c'est de faire ça et d'avoir le maximum possible de sentiers durables pour assurer la pérennité.

Une voix : Oui. Allez-y.

M. Desroches (Stéphane) : Je peux compléter. Quand qu'on dit «confiants», je crois que ça va prendre la participation de tout le milieu aussi. Présentement, les agents de liaison, nos clubs, nos bénévoles travaillent très fort avec le milieu, les MRC, les municipalités, à pérenniser les sentiers, puis c'est là, le but, de continuer, c'est là qu'on ne peut pas vraiment arriver à un chiffre, mais on se donne un «target» d'arriver à 2019, de voir vraiment... puis notre plan d'action, plan d'affaires, on est en train de monter, via les régions, via nos agents de liaison. C'est sûr que ça va prendre de grosses participations du milieu, ça, c'est... catégoriquement, de tout le milieu.

M. Garneau (Michel) : Il y a juste un point que j'aimerais énoncer également, c'est que c'est certain qu'on accueille très, très favorablement le projet de loi. Il y a tout de même des mesures qui peuvent être mises en place ou des démarches qui peuvent être faites pour aider notre sort. Il faut comprendre que la problématique, c'est vraiment en milieu résidentiel, que nous, on fait d'énormes efforts pour essayer d'enlever les silencieux modifiés des sentiers. Il y aurait moyen, tout de même, si on regarde... On a parlé avec certains de nos agents de surveillance, justement, et puis on nous dit que, comme c'est là, dans la Loi sur les véhicules hors route, que c'est l'article 6 qui nous permet d'émettre des constats aux gens qui ont des échappements modifiés, mais que le bureau des infractions, eux, ce qu'ils font, c'est qu'ils appliquent plutôt une charge qui relève du Règlement sur la motoneige, qui diminue de beaucoup l'infraction.

Donc, nous, on a besoin de tous les outils possibles pour aider à décourager ces gens-là, les motoneigistes, qui choisissent de circuler avec des échappements modifiés, parce que vraiment ça se joue beaucoup sur le bruit, et ces échappements-là sont plus bruyants et, quand ils passent proche de résidences, c'est là qu'on a des problèmes.

L'autre chose qui a ressorti, justement, dans l'étude socioacoustique ainsi que dans l'étude de McGill, c'est qu'on a énormément de différences dans les niveaux sonores liés à la vitesse de la motoneige. On a fait baisser les limites de vitesse proches des résidences, mais on aurait besoin davantage d'outils pour appliquer la loi dans ces conditions-là. Une motoneige qui circule à 30 kilomètres à l'heure, comme la loi l'oblige, est à peine perceptible, alors qu'une motoneige qui circule à 70 kilomètres à l'heure, on l'entend venir.

Alors, si on pouvait avoir davantage d'outils pour s'assurer que la loi soit appliquée dans les lieux résidentiels, ensuite pouvoir doter nos patrouilleurs des outils nécessaires pour faire coller les lois contre les échappements modifiés, ça, c'est des choses qu'on peut appliquer sur le terrain aujourd'hui et qui n'exigent pas nécessairement, là, qu'on réouvre la loi; c'est des outils qu'on peut donner à nos bénévoles, et tout ça, et ça, l'impact de ça serait très, très, très positif.

Mme Tremblay : Concrètement, quels sont les outils au total que vous souhaiteriez obtenir justement pour aider de façon concrète?

• (10 h 10) •

M. Garneau (Michel) : Bien, ça serait peut-être plus de collaboration des corps policiers justement pour appliquer les vitesses en milieu résidentiel, et également ça serait peut-être de s'assurer que, quand les gens se font accoster avec un échappement modifié, qu'on applique l'article 6 de la règle. Ça serait peut-être de faire disparaître cet article-là du Règlement sur la motoneige qui leur donne une porte de sortie en douceur. On ne veut vraiment plus avoir ces gens-là dans nos sentiers. Ils nous causent des ennuis, c'est eux qui sont en partie responsables des problèmes de cohabitation qu'on a. On ne veut pas les avoir dans nos sentiers, donc on a besoin des outils, et puis d'abolir cette portion-là du règlement sur la motoneige nous aiderait énormément, entre autres. Je peux vous dire que nos 1 300 patrouilleurs accueilleraient ça à bras ouverts, parce qu'ils travaillent d'arrache-pied pour faire disparaître ces systèmes d'échappement là qui nous causent tous des ennuis, qui nous font perdre... même à l'extérieur de la question de l'immunité, et tout ça, ça nous fait perdre des droits de passage, c'est vraiment... il n'y a rien de positif là-dedans. Donc, on a besoin de toutes les armes nécessaires pour les faire disparaître de nos sentiers.

Mme Tremblay : Est-ce que vous retirez parfois des cartes de membres à certains membres qui ne respectent pas les règles?

M. Garneau (Michel) : Ce n'est pas prévu dans nos règlements généraux, mais il y a des amendes. Mais il faut comprendre qu'il y a, tout de même, une différence assez importante dans les amendes, entre ceux qui viendraient de l'article 6 de la loi versus le Règlement sur la motoneige, on parle de moins de la moitié, donc ça l'enlève cet incitatif-là, là, de...

Mme Tremblay : Il y a eu combien de plaintes qui ont été formulées auprès de votre fédération dans l'ensemble des clubs? Évidemment, là, on ne parle pas des... Il y a l'immunité pour l'interrégional, mais, pour l'ensemble des autres sentiers, est-ce qu'il y a eu plusieurs plaintes liées au voisinage?

M. Garneau (Michel) : Moi, ça fait 16 ans que je suis à la fédération, je n'ai pas vraiment eu connaissance. On reçoit des appels de temps à autre, mais, généralement, on va les référer aux clubs, parce que c'est vraiment les clubs

qui sont les gestionnaires du sentier sur le terrain. Ça fait qu'il n'y a rien de documenté officiellement, là. Nous, les seuls documents qu'on a, c'est vraiment les 17 plaintes qui ont été soulevées dans le rapport de votre ministère, mais je ne sais pas si mes collègues peuvent rajouter. Mais, comme je dis, on reçoit des appels de temps à autre, mais, généralement, ça se règle vraiment localement.

Mme Tremblay : O.K., il n'y a pas de suivi, dans le fond, qui est fait de la part de la fédération.

M. Desroches (Stéphane) : Dans un sens, non.

M. Gagnon (Mario) : ...ce qu'il faut comprendre, c'est que les droits de passage sont donnés aux clubs et non à la fédération, ça fait que, quand il y a quelque chose, oui, on va se documenter de notre côté, mais on va retransmettre le tout au club en question, ce qui fait qu'il n'y a pas de suivi. Peut-être qu'on pourrait s'améliorer, nous autres, de ce côté-là, pour leur dire : On veut avoir des feed-back, on veut voir comment ça s'est réglé. C'est des choses qu'on pourrait mettre dans le plan d'action, là.

Puis il y a une autre possibilité aussi, Michel a donné des points de vue techniques, un dans l'autre, je veux dire, au niveau du plan de communication de la fédération, par rapport à ce qui s'appelle l'aspect sociétal, je pense qu'on a de l'ouvrage à faire de ce côté-là, et, éventuellement, je veux dire, il faudrait développer un plan de communication strictement voué à ça.

Mme Tremblay : Parfait. J'ai mon collègue d'Abitibi-Est qui aimerait également vous poser une question.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, M. le député.

M. Bourgeois : Merci, M. le Président. Messieurs, rapidement, en rafale, parce que j'ai des collègues aussi qui vont vouloir poser d'autres questions. Premièrement, dans les ventes de cartes pour l'accès aux sentiers, il y a une modalité qui prévoit que, pour les motoneiges de plus de 20 ans, il y a une réduction du tarif. Donc, si on regarde, dans la logique de ce qu'on veut réaliser aujourd'hui, c'est un peu à l'inverse de ce qu'on souhaite, parce qu'on veut réduire le bruit, on veut réduire la pollution causée par l'utilisation d'anciens modèles. J'aimerais connaître votre position face à ça. Dans le cadre d'un renouvellement de l'entente, est-ce que cette position-là pourrait être modifiée également?

Deuxièmement, quand vous parlez des équipements modifiés, une réglementation, je comprends que vous avez de besoin d'avoir un appui au niveau coercitif pour diminuer cette utilisation-là, mais est-ce que vous avez eu des discussions avec les fabricants pour vous assurer que, par exemple, ce type d'équipement ne soit pas disponible pour les utilisateurs, ou, si c'est des modifications qui sont faites, comme on dit, là, «job made», là, donc qui ne sont pas des produits du fabricant?

Et, troisième point, écoutez, moi, j'ai rencontré l'ensemble des clubs de motoneige de l'Abitibi-Témiscamingue il n'y a pas longtemps, et je comprends très bien l'enjeu qui se pose actuellement avec les acteurs du milieu, mais évidemment ça interpelle d'autres joueurs. Et encore pas plus tard qu'hier on avait une annonce importante dans le domaine touristique, qui est l'importance de ce que vous représentez comme industrie. Et chez nous, là — je vais relancer le collègue de René-Lévesque — moi, hier, il y avait des gens qui se promenaient en motoneige, là, quand je me suis déplacé sur le terrain, donc, déjà, c'est commencé. Chez nous, on parle plus de 18 semaines que de 12 parce qu'il y a beaucoup de monde des autres régions du Québec qui viennent en Abitibi-Témiscamingue et continuent après ça vers le comté de mon collègue d'Ungava, pour profiter de l'hiver le plus long, qui est dans notre territoire, avec la qualité de pistes qu'on a. Évidemment, on veut être sûrs qu'on va trouver les bons paramètres pour faire en sorte de pérenniser votre industrie. Donc, j'aimerais vous entendre là-dessus.

Le Président (M. Iracà) : Vous avez 30 secondes pour répondre à cette question.

M. Garneau (Michel) : Première des choses, si on regarde... C'est parce que j'ai les statistiques ici des motoneiges pour les droits d'accès vendus, puis on parle de 2,3 % des motoneiges qui ont 20 ans ou plus. Donc, c'est vraiment minime. Il faut comprendre qu'à un certain niveau, pour nous, ça va un petit peu aussi avec l'idée de ramener des anciens motoneigistes au sein de la communauté. Mais effectivement c'est très minime comme chiffre.

Pour ce qui est des ventes d'échappements modifiés, je ne suis pas conscient qu'aucun des fabricants n'offre des systèmes d'échappements modifiés. C'est vraiment ce qu'on appelle l'«aftermarket», donc c'est des vendeurs du marché secondaire qui offrent ces produits. Il n'y a aucun fabricant qui offre ces produits-là. Les fabricants sont très conscients des enjeux, et c'est pour ça d'ailleurs qu'ils misent beaucoup sur le développement de motoneiges tranquilles. On a maintenant le...

Le Président (M. Iracà) : Merci. Malheureusement, ça met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Vous aurez peut-être l'occasion de poursuivre avec les autres blocs d'échange. Je vais céder la parole pour le premier groupe... l'opposition officielle, au député de Bonaventure.

M. Roy : Merci, M. le Président. J'aimerais, d'entrée de jeu, saluer les collègues. Bonjour, messieurs.

Écoutez, l'industrie de la motoneige, comme vous le dites, c'est 3 270 000 000 \$ de retombées économiques, des milliers de bénévoles. C'est une industrie qui pourrait être même vouée à un développement important, étant donné un certain réchauffement climatique sur la côte Est américaine qui ferait migrer les motoneigistes au Québec.

Ceci étant dit, c'est sûr qu'on est d'accord avec le projet de loi. C'est évident, hein, sauf que nous, on a un questionnement sur le deux ans. Il me semble que ce n'est pas long, et, si on... puis on voit aussi que vous avez eu une entente d'une année pour l'exclusivité de l'accès aux territoires puis aux chemins multiresources. Il y a un mot qui me vient en tête, c'est «fragilisation», O.K.? Ça prend de la prévisibilité pour développer et, je dirais, gérer une industrie comme la vôtre. Exemple, acheter une surfaceuse, c'est quoi? 500 000 \$, 600 000 \$, c'est six, sept ans de financement.

Est-ce qu'avec des ententes de cette nature-là — deux ans pour l'immunité dans les poursuites, un an pour l'accès aux sentiers — vos clubs sont en mesure de planifier sur quatre, cinq, six, sept ans le développement de la filière motoneige au Québec? Moi, je pense que, si j'étais un gestionnaire de club, là, de motoneige puis que j'avais une surfaceuse à acheter, j'attendrais un petit peu, ce qui vient fragiliser, à quelque part, la planification des travaux. Donc, j'aimerais vous entendre sur la prévisibilité que l'industrie a actuellement ou n'a pas.

M. Gagnon (Mario) : Je vais peut-être apporter un commentaire sur la deuxième portion de votre question. Quand on a rencontré les gens du MFFP concernant les autorisations pour circuler, ce qu'on a eu comme commentaires, c'est qu'ils n'ont pas l'intention du tout de bloquer ce qui s'appelle la circulation de ce côté-là. Ils ont même proposé éventuellement de créer une table où la fédération, le MFFP, le MRN et le MTQ, ou je me... en tout cas, le MTQ, c'est plus simple à dire, seront assis à la même table pour harmoniser le tout. Et le dernier paragraphe de cette lettre-là ou de cet engagement-là signifiait que, pour eux autres, il n'était pas question de couper aucun kilomètre de sentier. Donc, on a tendance à dire, avec la rencontre qu'on a eue à ce moment-là : Tout le monde va mettre l'épaule à la roue, et on devrait en arriver à un bon compromis de tous les côtés.

Maintenant, l'avenir, je ne peux pas en parler. Je ne peux pas le prédire non plus. Tout ce que je sais, c'est qu'au niveau de la fédération je vais dire : Nous sommes très sensibles à la pérennité des sentiers, nous sommes très sensibles à l'apport économique que ça a au niveau des régions, et, oui, on va prendre l'engagement de travailler en conséquence, ce qui peut arriver dans deux ans. C'est sûr que ça serait plaisant de dire : Demain matin, on voudrait avoir une immunité de 10 ans, mais, au niveau sociétal, est-ce que ça va être acceptable? Je ne le sais pas. Mais ce que je sais, à l'heure actuelle, c'est qu'au niveau des partenaires qu'on a au niveau de la motoneige, que ça soit les commerces, que ça soit les hôtels, que ça soit les pourvoiries, tous ces gens-là vont être sensibilisés à notre cause. Parce que, finalement, là, au niveau de la fédération, ce n'est pas la fédération qui fait de l'argent, ce n'est pas les clubs qui font de l'argent, c'est toute l'économie locale qui en bénéficie.

Et je vais prendre un exemple, comme j'ai déjà dit à Mme Tremblay il y a quelque temps : si la Trans-Québec 3 est coupée à Québec, là, bien, demain matin, on dit bonsoir à Charlevoix, on dit bonsoir à la Côte-Nord puis on dit bonsoir à ce qui s'appelle... au Saguenay—Lac-Saint-Jean, c'est la porte d'entrée. C'est la même chose... que ce soit l'Abitibi, si tu coupes en bas, ça ne va pas bien en haut. Ça fait que je pense que tout le monde, ici, comprend ce côté-là.

Ça fait que, ça, pour ce qui est du MFFP, MERN, je pense qu'on est confiants avec les discussions qu'on va avoir pour : Est-ce que deux ans, c'est assez? Se poser la question, c'est possiblement y répondre. Dans ma tête à moi, j'en voudrais plus. Mais, à un moment donné, de votre côté, je veux dire, au point de vue de l'immunité, est-ce que ça peut être étendu éternellement? C'est la question que j'ai pour vous.

• (10 h 20) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Gagnon. M. le député de Bonaventure.

M. Roy : Bien, écoutez, je reviens à ma première question : Est-ce que vous avez des clubs de motoneige qui vont remettre en question l'achat de surfaceuse, étant donné le manque de prévisibilité? Et je tiens à vous dire aussi que les quads n'ont pas signé encore, ce qui, pour eux, est une situation très fragilisante. Donc, je comprends que vous voulez en arriver à une entente, puis nous aussi, on espère ça, sauf que j'aimerais savoir si, oui ou non, certains clubs vont remettre en question des investissements dans la prochaine année, étant donné la fenêtre qui est assez limitée.

Le Président (M. Iracà) : Il reste trois minutes.

M. Gagnon (Mario) : Un dans l'autre, je veux dire, pour ce que vous parliez ou pour ce qui est du renouvellement de la flotte de surfaceurs, peut-être que Stéphane pourrait confirmer, mais on a été supportés à un moment donné par DEC Canada, je ne sais pas combien de millions qui ont été mis là-dedans, puis avec les subventions qu'on avait via la fédération et/ou la MTQ, l'argent qui nous revenait, il y a beaucoup de la flotte qui a été renouvelée.

Maintenant, je veux dire, c'est facile pour nous, au niveau de la fédération, là, je veux dire, on va établir un plan éventuellement pour dire, demain matin : Est-ce que tu as besoin nécessairement de renouveler tes surfaceurs? Ça sera à nous autres à mettre les culottes puis à essayer de donner un bon coup de main aux clubs en question. L'évaluation va être là. Il y a 500 surfaceurs. Et ce que je peux vous dire à l'heure actuelle, c'est que, si je prends le ratio qu'on utilise : un surfaceur par 80 kilomètres de sentiers, il y en a à peu près 100 de trop dans la province. Ça fait qu'il faut qu'ils se disciplinent aussi de l'autre bord.

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

M. Ouellet : Vous avez avancé des chiffres tout à l'heure : 84 % maintenant des motoneiges seraient conformes et, selon vos pronostics 2020, on arriverait à 90 %. Donc, il resterait encore 10 % de motoneiges non conformes. Donc, à ma prétention, c'est qu'ils ne devraient plus circuler sur les sentiers.

Si ma prétention est bonne, est-ce que vous appliqueriez la mesure suivante, c'est-à-dire de ne pas leur vendre de cartes pour donner accès aux sentiers? Est-ce que vous iriez jusque-là pour contraindre les gens à respecter la loi?

Parce que peut-être que deux ans, c'est court, mais, si on se mettait trois ans avec l'année de transition pour emmener les derniers joueurs à faire le changement, est-ce que ça serait pensable, possible d'aller jusque-là?

Le Président (M. Iracà) : M. Gagnon.

M. Gagnon (Mario) : Bon, je vais passer la parole au directeur général.

M. Desroches (Stéphane) : Dans un sens, si on regarde présentement, juste antique, 20 ans et plus, on est à 2,3 %, on a... La saison dernière, on a au-delà de 90 000 membres, on parle peut-être de 200 à 300 motoneiges. J'ose croire que ça va encore diminuer. J'ose croire la technologie va avancer de nos manufacturiers. On prétend peut-être se rendre à 90, mais ça peut aller plus haut. Est-ce qu'on va les empêcher de vendre un droit d'accès? Je ne sais pas, on n'est pas encore rendus en 2020. Est-ce qu'il peut y avoir quelque chose d'écrit dans la loi, de déposé? Est-ce qu'on peut avoir une clause qui peut protéger ces vieilles motoneiges là? Je ne sais pas. On n'est pas encore rendus là.

M. Garneau (Michel) : Il y a une réalité aussi qu'il faut ajouter, c'est qu'il faut s'entendre que les motoneiges, ce n'est pas comme des automobiles, ça ne dure pas 300 000 kilomètres. Une motoneige qui a 20 ans, là, si elle sort une fois, deux fois par hiver, c'est bien plus quelqu'un qui veut se payer un trip, si on veut, là, qui va aller faire... C'est plus une randonnée nostalgique, là. Les motoneiges de ces années-là, là, elles ne font pas 15 000 kilomètres par hiver, là.

Le Président (M. Iracà) : M. le député.

M. Ouellet : Non. Je suis absolument d'accord, mais il y a effectivement un attachement historique ou familial à certaines motoneiges de nos grands-pères ou de nos grands-oncles qu'on veut encore utiliser une couple de fois pour aller au chalet. Cela étant dit, ce que vous demandez : Est-ce qu'il devrait y avoir une disposition? Je pense que c'est ce que la ministre faisait mention tout à l'heure d'un règlement possible, où est-ce qu'on pourrait tolérer, dans un certain moment, les...

M. Desroches (Stéphane) : ...un encadrement?

M. Ouellet : ...un encadrement pour dire : Bien, ces motoneiges-là ne sont pas conformes, et voici le délai à prescrire pour les prochaines années, pour emmener les gens conformes.

Mais ce que je crois comprendre, vous n'êtes pas tout à fait encore ouverts ou vous n'avez pas encore discuté de la pertinence d'imposer le fait aux clubs de ne pas vendre de cartes de membre à ceux et celles qui ne respecteraient pas la réglementation. Et, vous le savez comme moi, ça n'en prend rien qu'un qui fout le bordel en ayant des mauvais comportements, scrape tout le travail que vous avez fait depuis 2004.

Le Président (M. Iracà) : En 20 secondes, en 20 secondes, si vous voulez commenter.

M. Desroches (Stéphane) : Vous avez raison. Si on regarde les dernières années, on fait beaucoup d'encadrement et on va continuer à faire l'encadrement. Nos bénévoles travaillent fort dans ce sens-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. Desroches. Alors, ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons procéder avec le dernier bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition. M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Merci, M. le Président. De nouveau, bonjour, merci d'être parmi nous ce matin.

C'est certain que, pour les juristes, lorsque l'on parle de moratoire sur des recours potentiels, il y a quelque chose qui vient heurter certains principes de droit. En même temps, je comprends fort bien le pourquoi du projet de loi, sa pertinence. Reste à voir le détail, c'est bien certain, mais je comprends la pertinence du projet de loi. Peut-être éclairer celles et ceux qui s'y connaissent moins sur le dossier en particulier : le moratoire s'adresse sur un territoire ou sur des trajets qui sont délimités. Est-ce que cette étendue-là a changé au cours des années ou le moratoire s'applique sur un territoire qui reste le même depuis x années?

M. Garneau (Michel) : Le moratoire s'applique au réseau des sentiers Trans-Québec. Donc, c'est certain qu'en principe je vous dirais : Les numéros des sentiers sont restés pas mal idem, mais c'est certain qu'on a des déplacements de sentiers à toutes les années, hein, on perd des droits de passage et on doit déplacer des sentiers. Et je vais utiliser cette occasion-là pour ouvrir la porte, pour vous conscientiser du fait que le déplacement d'un sentier coûte au minimum 10 000 \$ du kilomètre. Donc là, on essaie de relocaliser les sentiers en respectant justement les distances séparatrices, mais c'est certain que, pour nous, ça représente des investissements majeurs, ça.

Donc, pour répondre à votre question, le réseau a évolué, puis où est-ce qu'on a le plus de déplacements? C'est dans les quartiers résidentiels, on voit qu'il y a du développement. Entre autres, avant, les gens pouvaient partir de Vaudreuil pour aller faire de la motoneige. Je suis certain que chez vous, à Deux-Montagnes, c'était de même. Maintenant, il y a des voisinages entiers qui se sont bâtis, les gens ne peuvent plus partir de chez eux. Donc, on doit s'adapter aux changements de la géographie démographique.

M. Gagnon (Mario) : Il y a une chose qui a évolué aussi de ce côté-là, si je peux me permettre, c'est qu'à l'heure actuelle il y a bien des clubs de motoneige qui vont demander, au niveau des MRC ou des municipalités, de faire inclure les sentiers de motoneige au niveau du schéma d'aménagement. Ça, ce n'est pas quelque chose qu'on faisait il y a cinq ans, il y a six ans, là. À l'heure actuelle, je veux dire, il y a de plus en plus de gens qui s'adressent aux municipalités pour que ça soit inclus, ce qui fait que, quand il y a un plan de développement, à ce moment-là, dans le schéma, les sentiers sont prévus.

Le Président (M. Iracà) : M. le député.

M. Charette : Je comprends que le tracé lui-même peut, dans certains cas, être modifié. Mais, en termes de kilomètres, est-ce que c'est essentiellement le même nombre de kilomètres depuis des années qui est visé par le moratoire ou c'est un kilométrage qui est en expansion, là, significative?

M. Desroches (Stéphane) : Non, ça n'a pas changé énormément depuis 2004. Comme Mario expliquait, nos clubs, depuis le jugement Langlois, il y en a beaucoup... ils n'ont pas pris ça à la légère, ont fait en sens de voir à modifier leurs tracés, à s'éloigner des résidences. Il y a eu beaucoup d'énergie de faite depuis ce temps-là puis c'est là que, de plus en plus, dans un plan qu'on va essayer de mettre en branle plus direct avec les régions, puis grâce à... nos agents de liaison vont nous aider dans ce sens-là. Quand je dis : Le milieu, il faut qu'il travaille avec nous, c'est les MRC, les municipalités. De voir le schéma d'aménagement, c'est ça qui va protéger notre réseau à long terme, surtout dans le milieu privé. Ça va être notre réussite à long terme.

Le Président (M. Iracà) : M. le député.

M. Charette : Vous avez parlé des municipalités. Quel est leur rôle actuellement? On n'aura pas le plaisir, aujourd'hui, de les entendre, mais est-ce que c'est une collaboration qui est bonne, qui est constructive avec vous?

M. Desroches (Stéphane) : C'est très constructif de plus en plus, depuis plusieurs années, là, oui.

M. Garneau (Michel) : À titre d'information, juste pour vous dire que la ville de Laval, qui est tout de même la troisième plus grande ville au Québec, a ouvert des sentiers il y a deux années passées pour donner accès aux services. Donc, même une ville de la taille de Laval reconnaît l'apport économique qu'amène la motoneige. Donc, c'est très important. On parle de plusieurs milliards de dollars.

Le Président (M. Iracà) : M. le député.

M. Charette : Vous parliez des distances des résidences. Pour celles et ceux qui s'y connaissent moins, justement, quelles sont ces spécifications-là? Est-ce qu'on parle de mètres? Comment la distance d'un sentier est calculée par rapport aux résidences?

M. Gagnon (Mario) : La réglementation d'origine, au départ, était de 30 mètres. Là, toute ouverture de nouveaux sentiers, éventuellement, ou déplacement, on parle de 100 mètres par rapport aux résidences. C'est la nouvelle règle.
• (10 h 30) •

M. Garneau (Michel) : Et d'ailleurs juste pour vous dire, justement, dans les tests qui ont été faits dans l'étude de McGill, il y a eu beaucoup d'information, des évaluations des niveaux sonores, et il y a une différence très importante dans le fait d'ajouter 30 mètres... excusez-moi, 70 mètres de distance séparatrice. Le problème, comme on a fait allusion tout à l'heure, c'est que ces déplacements de sentiers là, pour commencer, ça exige des droits de passage, et, deuxièmement, ça exige des investissements. Donc, on fait du mieux qu'on peut avec les ressources qu'on a, mais, encore là, c'est des moyens restreints.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député, en 40 secondes.

M. Charette : 40 secondes, c'est trop bref. Merci de votre présence et surtout de votre éclairage. Très apprécié.

Des voix : Merci.

Le Président (M. Iracà) : Alors, messieurs, je vous remercie pour la contribution que vous avez faite à cette commission.

Je suspends les travaux quelques instants pour permettre au prochain groupe de s'installer.

(Suspension de la séance à 10 h 31)

(Reprise à 10 h 33)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Je souhaite la bienvenue aux représentants de la Fédération québécoise des clubs quads. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi

que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, et, par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous.

Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ)

M. Decoste (Alain) : Alors, mon nom est M. Alain Decoste, président de la Fédération québécoise des clubs quads...

M. Gagnon (Danny) : ...accompagné de Danny Gagnon, directeur général de la Fédération québécoise des clubs quads.

Le Président (M. Iracà) : Alors, bienvenue, messieurs. La parole est à vous.

M. Decoste (Alain) : Merci, M. le Président. Mme la ministre, chers membres de la commission, tout le monde, merci de votre présence et merci de votre accueil, surtout. La Fédération québécoise des clubs quads, que nous représentons, est un organisme sans but lucratif qui structure et encadre la pratique sécuritaire du véhicule hors route de type quad, dans le respect de la faune et de l'environnement. Notre activité se reflète annuellement par 1,5 milliard de dollars de retombées économiques touristiques dans notre belle province et est génératrice d'emplois dans les régions.

Le fondement de notre activité se trouve dans le dévouement de 3 000 bénévoles. Ces mêmes bénévoles gèrent 118 clubs au Québec. Ils négocient des droits de passage, aménagent des sentiers, y installent la signalisation et assurent la sécurité sur un réseau de 24 961 kilomètres de sentiers sur quatre saisons, réseau qui est constitué de 8 551 kilomètres de terrains Trans-Québec, 6 335 kilomètres de sentiers interrégionaux et de 10 075 sentiers locaux.

Il est d'autant plus important pour nous de vous présenter les commentaires de notre organisme sur le projet de loi n° 147, tel que présenté le 31 octobre par Mme la ministre déléguée des Transports, Véronique Tremblay, et qui concerne l'interdiction d'intenter certains recours liés à l'utilisation des véhicules hors route dans les sentiers faisant partie du réseau interrégional.

L'interdiction d'intenter certains recours liés à l'utilisation des véhicules hors route des sentiers faisant partie du réseau interrégional. La Fédération québécoise des clubs quads accueille très favorablement l'interdiction d'intenter certains recours liés à l'utilisation des véhicules hors route dans les sentiers faisant partie du réseau interrégional. Cette protection est essentielle pour nos bénévoles, qui travaillent avec cœur à améliorer et harmoniser un réseau. Ces dévoués bénévoles sont inquiets de voir leurs efforts anéantis avant même d'avoir terminé leurs travaux en cours si la possibilité de certains recours était de nouveau possible dès le début de 2018.

J'aimerais rappeler qu'au cours de ces dernières années notre organisme a pris ses responsabilités en réglant des conflits de voisinage. Les voies législatives sont parfois très complexes et, bien que nous détenions des droits de circulation en bonne et due forme, exposent dangereusement notre réseau s'il n'est pas protégé. Malgré cette reconduction de l'interdiction de certains recours, nos clubs restent exposés à des plaintes déposées à la commission pour la protection du territoire agricole, la CPTAQ, plaintes pour lesquelles nous devons aller contester, à grands frais, dans leur tribunal administratif. Mme la ministre, merci de prendre en considération le fait que toutes les régions administratives du Québec étaient menacées sans la reconduction de cette interdiction de poursuite.

La fédération salue les actions déjà prises pour atténuer les inconvénients du voisinage, les distances séparatrices augmentées pour les nouveaux sentiers, les heures de circulation restreinte entre minuit et 6 h le matin, qui ont contribué à harmoniser notre activité avec la réalité des citoyens. Nous sommes convaincus que cette protection doit demeurer en place au-delà de 2020, telle qu'elle est actuellement. Ce problème de plaintes des citoyens n'est pas uniquement lié aux VHR. C'est manifestement devenu un problème de société, qui, on ne veut pas se le cacher, ne fera que s'accroître dans l'avenir. Il est impératif pour le mieux-vivre en collectivité que le gouvernement trouve une solution durable à ce genre de problématique.

En conclusion, la Fédération québécoise des clubs quads est heureuse de la décision prise de prolonger l'interdiction de poursuite liée à la pratique du véhicule hors route. Cette action contribuera à assurer la pérennité des liens interrégionaux et maintenir un apport économique et touristique conséquent dans toutes les régions.

M. le Président, merci. Et, pour la période de questions, mon directeur général pourra répondre et moi de même, monsieur.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le président, M. Decoste. Alors, nous allons débiter le premier bloc d'échange avec la partie gouvernementale, avec son beau sourire. Je cède la parole à la ministre.

Mme Tremblay : Merci beaucoup, M. Decoste, pour votre présentation. Merci à vous deux d'être présents. Vous dites qu'au cours des dernières années votre organisme a pris ses responsabilités en réglant des conflits de voisinage. On comprend que, souvent, ça a été les voies législatives. J'aimerais que vous nous parliez comment. Qu'est-ce que vous faites? Est-ce que vous faites des règlements? Combien de plaintes que vous avez pu recevoir? Et comment vous gérez le type de plaintes pour éviter parfois la voie des tribunaux?

• (10 h 40) •

M. Gagnon (Danny) : Bien, c'est sûr qu'au niveau des plaintes on n'a pas beaucoup de plaintes, là, concernant le réseau, mais on a une à deux plaintes annuellement faites à la CPTAQ. O.K. Ces plaintes-là, malgré la protection, ça ne protège pas les clubs. Ça, c'est un voisin qui reste à côté d'un agriculteur, qui fait une plainte que l'agriculteur en question laisse circuler des véhicules hors route sur sa terre. Et la Commission de protection du territoire agricole intervient en

demandant de cesser toute utilisation puis de remettre le terrain en état, et tout. Et on doit aller le défendre devant le Tribunal administratif, et tout ça. Puis la Commission de protection du territoire agricole, là, ils ne semblent pas avoir une grande connaissance des activités VHR ou des droits de passage sur des propriétaires terriens.

Un agriculteur qui nous donne un droit de passage, à un club de quad, on ne passe pas dans le milieu du champ, là. On passe dans un chemin de tracteur existant. On n'enlève pas de culture. Mais, à cause que le tribunal administratif de la CPTAQ ne fait pas de différence, on a été obligés de prendre un avocat, aller en commission, monter un dossier de géographie, prouver qu'on n'enlève pas de culture. Puis, à chaque fois, ça coûte 10 000 \$, 15 000 \$ avant que le dossier se règle, là. Puis là, tu sais, actuellement, j'en ai un, présentement, qui est en cour en Montérégie, des...

Puis c'est vraiment très, très vivant, l'activité. Tu sais, présentement, si on prend en Estrie, Sherbrooke, municipalité de Sherbrooke, la ville change le zonage agricole, il y a un agriculteur qui n'est pas content, ferme la trail de quad, ferme la trail de motoneige.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Gagnon. Mme la ministre.

Mme Tremblay : En dehors du circuit interrégional, parce que l'interrégional, là, il y a l'immunité qui s'applique, est-ce que vous avez aussi des plaintes liées au bruit, à la pollution, par exemple, de vos véhicules?

M. Gagnon (Danny) : Non, parce que, concernant les véhicules hors route, c'est très différent. Chez nous, là, c'est 99,9 % des moteurs quatre temps. Il n'y a peut-être même pas 1 % de véhicules deux temps en circulation. C'est tous des moteurs quatre temps, qui sont non polluants, qui sont sous les normes de l'EPA, donc on n'a pas vraiment de problème de bruit, tout ça. Des fois, on peut avoir des... C'est sûr qu'il y a... Des fois, on a eu, dans le passé, des problèmes de circulation dans des rangs, quand on passe devant des résidences, tout ça, mais la loi ne s'applique pas. Mais, de toute façon, on tente de relocaliser ou de trouver une mesure d'harmonisation avec le citoyen en question.

Mme Tremblay : Alors, pourquoi, dans ce cas-ci, vous suggérez que l'immunité s'applique au-delà de 2020?

M. Gagnon (Danny) : Parce que c'est fragile, c'est superfragile. Puis on n'est pas dans un... On est, oui, là, ici, on est dans une commission pour parler de véhicules hors route, là, mais on n'est pas dans un contexte de juste des véhicules hors route, tu sais. Il y a des plaintes parce qu'il y a des autoroutes, puis les autoroutes, elles font du bruit, puis il y a des plaintes... Je regarde, quand ils ont construit le port... ils voulaient construire le port méthanier à Cacouna. Moi, j'ai entendu, sur une ligne de radio, des gens se plaindre qu'ils étaient pognés avec le bruit des baleines, parce que ça passe...

Puis, quand on fait le tour des tables de concertation aussi, durant le temps qu'il y avait les tables de concertation en fonction, c'est : Pas dans ma cour. Ça fait que, peu importe l'activité, on n'en veut pas. On en veut, de l'activité, mais on ne veut pas l'avoir chez nous ou près de chez nous. Ça fait que la protection, elle va demeurer nécessaire, parce qu'il y a beaucoup... Il n'y a pas seulement un problème de véhicules hors route, là : au niveau de l'immunité puis de la protection.

Mme Tremblay : ...vous vouliez ajouter quelque chose?

M. Decoste (Alain) : Oui. J'aimerais rajouter, Mme la ministre... On va revenir un petit peu dans votre préambule. Les plaintes, nous, depuis la loi qui a changé, 100 mètres de la maison et tout ça... a réglé bien des choses pour les plaintes de ça. Évidemment que nous, la problématique du tuyau d'échappement que la motoneige vit, on l'a beaucoup moins. Ceux qui l'ont, c'est des... on appelle ça — excusez l'expression — des zézettes qui ne sont pas membres chez nous, alors nos agents opèrent quand ils sont dans les sentiers. Et le sentier qu'on a demandé, entre parenthèses, le droit de passage, nous, avec le propriétaire, s'il nous le demande, nos agents peuvent opérer sur son terrain à lui, légalement, je parle... légal, parce que, sinon, il n'est pas légal. Ça, ça a aidé beaucoup dans le système, pour reprendre la problématique de plainte, évidemment que... le son étant associé.

Mais ce que j'apprécie de ce que mon directeur vient de vous dire aussi... Quand on vous parle de la société, autrefois, on appelait ça des rangs. Dans des paroisses, il y avait des rangs, le monde allait là, puis c'est le monde qui avait chacun... on va parler pour nous, les VTT, mais il y avait la motoneige aussi, puis tout allait bien dans la société. Maintenant, tu as du monde de public — je parle de villes — qui s'en va s'installer dans des rangs, puis, en arrivant dans le rang, eux autres, le bruit, ça ne marche pas. Il va passer un véhicule dans la rue, bien, dans le chemin, on s'entend bien, il va faire un «exhaust» qui fait du bruit, mais ça passe pareil. Mais il va passer un VTT ou une motoneige, là, ça fait un petit peu de poussière ou quoi que ce soit... c'est ces plaintes-là que Danny voulait dire aussi, du sens qu'on n'est pas à l'abri de ça. La société est rendue beaucoup plus en dedans d'eux, on va dire ça ainsi, et moins... accepte moins... la société... Les gens sont plus en dedans d'eux autres même puis ils se sacrent bien de ce qui se passe à côté. Si ça peut résumer... Excusez les expressions.

M. Gagnon (Danny) : Comme, dans un mémoire précédent, dans le passé, ils appelaient ça des «rurbains». C'est des gens de la ville qui vont s'acheter une propriété en campagne, puis là, tout d'un coup, ils s'aperçoivent qu'il y a des VTT puis des motoneiges qui circulent chez leur voisin, puis ça ne fait pas leur affaire. Ils s'aperçoivent que l'agriculteur épand du fumier dans les champs. Ça ne fait pas leur affaire. Ça fait qu'il y a des plaintes d'odeurs, des plaintes de... C'est global, là, ce n'est pas juste un... On est dans un problème de VHR ici, là, mais ce n'est pas juste un problème de VHR. C'est pour ça que c'est important que la protection, éventuellement, soit reconduite.

Mme Tremblay : C'est sûr que l'objectif, c'est de cohabiter. Est-ce que vous organisez parfois des activités de sensibilisation? Ou qu'est-ce que vous faites, justement, peut-être, comme fédération, pour aider à mieux cohabiter, à ce que les quads, les VTT puissent mieux cohabiter avec les citoyens?

M. Gagnon (Danny) : On est très proactifs. On a les agents de liaison sur le terrain dès qu'on a une plainte, tout ça, donc. Puis même, avec votre ministère, on a développé un processus de droit de passage qui explique les règles, comment, où que le propriétaire terrien peut se plaindre, tout ça. Donc, on est très, très sensibles, et chaque propriétaire terrien qui a obtenu... qui cède un droit de passage à nos clubs a reçu la trousse du propriétaire, donc l'ensemble de l'information. On est assez proactifs. On n'essaie pas de les enterrer, on essaie de les régler pour que ce soit dans... Puis il y a des places qu'on est obligés de changer le sentier de place, là.

Mme Tremblay : En 2020, donc, si le projet de loi est adopté, ça va faire 20 ans que l'immunité est appliquée. Avez-vous l'impression quand même... Parce que je sais que vous souhaiteriez que l'immunité s'applique au-delà de 2020, mais ce n'est pas rien, quand même, l'immunité, là. On suspend des droits, donc il ne faut pas prendre ça à la légère. Avez-vous l'impression que vous allez avoir fait beaucoup de chemin, que vous allez avoir un réseau de sentiers de VTT dont la survie sera, en tout cas, peut-être beaucoup moins menacée?

M. Gagnon (Danny) : Oui, c'est sûr que oui, parce que le réseau, d'année en année, même si c'est vivant à certains endroits, il est tout de même assez stable. La problématique actuelle, ça fait drôle à dire, là, puis on... C'est que la problématique actuelle du réseau, là, elle est bien plus sur les terres publiques que sur les terres privées, là. Les terres privées, là, on les règle, là. Les problèmes qu'on a, là, c'est avec le ministère des Ressources naturelles, le MFFP. C'est avec les ministères. Les organismes gouvernementaux, on a plus de problèmes de droits de passage avec les organismes gouvernementaux qu'avec le propriétaire de terrain qui nous cède un droit de passage, puis qu'on crée des aménagements, puis qu'on arrange pour ne pas avoir de problèmes avec le voisinage. Ça fait qu'il y a deux niveaux.

Puis, tu sais, nous, il y a le côté du... il y a le fleuve qui est... tout Chaudière-Appalaches, Estrie, tout ça, bon, où qu'il y a certaines problématiques. Mais c'est des terres privées, donc ça se règle, puis on vient à bout de relocaliser des sentiers, tout ça. Puis, des fois, avec des municipalités comme Sherbrooke, on a quelques petits problèmes de zonage où on va trouver des solutions. Mais, quand on tombe sur les terres du domaine de l'État, là, sur les terres publiques, obtenir des droits de passage, obtenir les autorisations, c'est très, très, très difficile. Puis c'est là que la survie des clubs en est, parce que c'est des clubs qui, économiquement, sont moins bien nantis, parce qu'il y a moins de population, il y a moins de véhicules hors route, il y a moins de tout. Et le droit de tarifier sur les terres du domaine de l'État, là, c'est une grosse, grosse clé de non-recevoir au niveau des différents ministères.

Mme Tremblay : Il y a un comité, d'ailleurs, qui a été mis sur pied par le MFFP, les Transports, le MERN également, le ministère des Ressources naturelles, parce qu'évidemment l'objectif du gouvernement, c'est de trouver des solutions durables, de pérenniser nos sentiers.

Advenant justement la fin du principe de l'immunité en 2020, selon vous, quelles seraient les actions à prendre par le gouvernement pour préserver la pérennité de nos sentiers?

• (10 h 50) •

M. Gagnon (Danny) : C'est sûr que c'est le financement, puis c'est le support à l'aménagement. Mais les mesures à prendre au-delà de 2020... Le réseau, il va déjà avoir été relativement stabilisé, là, avec des choses. Mais, aussi, tu sais, il y a un paquet d'éléments. C'est sûr qu'il faut regarder... limiter un peu plus les propriétés privées, puis tout ça, pour essayer de rendre le réseau plus opérationnel annuellement, là. Parce que des sentiers en terres privées, là, ça va toujours être vivant. La terre va se vendre, on va perdre le droit de passage. Ça va toujours, toujours être vivant. Donc, la stabilité, éventuellement, là, ça va venir surtout sur les terres du domaine de l'État, si on est capables de régler les problématiques avec les terres du domaine de l'État, pour permettre à des gens...

Puis les grands tronçons. Présentement, il y a des grands tronçons ferroviaires désaffectés où on pourrait y mettre des véhicules hors route, qui auraient moins d'impact sur la société, moins d'impact sur les droits de passage, qui stabiliseraient le réseau. On préfère encore construire des pistes cyclables sur ces réseaux-là parce que le financement, il est facile. Tu sais, si, voilà 20 ans, on aurait mis l'argent qu'on a mis dans le vélo pour faire des sentiers de véhicules hors route, de motoneige ou de quad, il n'y aurait probablement pas autant de vélos sur des emprises ferroviaires. Mais c'était bien plus facile financièrement pour les municipalités de créer un réseau de sentiers parce qu'il y avait une politique transport puis il y avait... Peut-être que le futur, là, pour au-delà de 2020, ce serait une politique transport sur les véhicules hors route.

Mme Tremblay : J'ai mon collègue de Mégantic qui aimerait également vous poser une question.

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Decoste, M. Gagnon. Ça fait un bon bout de temps que vous êtes là, M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny) : Ça fait 25 ans.

M. Bolduc : Parce que moi, j'ai été président de club, dans le temps, et vous étiez déjà là, puis j'étais sur la commission VHR, donc j'ai eu la chance d'entendre parler de vous souvent. Combien de membres vous avez maintenant dans les...

M. Gagnon (Danny) : Ça tourne dans les 60 000 membres, entre 55 000 et 60 000 membres, bon an, mal an.

M. Bolduc : Mais vous aviez des objectifs, dans le passé...

M. Gagnon (Danny) : On est encore dans des objectifs de 100 000 membres.

M. Bolduc : O.K. Puis un des problèmes que vous aviez, c'est la question des réseaux routiers.

M. Gagnon (Danny) : Oui.

M. Bolduc : Puis on parle des rangs, mais on parle aussi des traverses puis de l'accès à des ponts pour les rivières, appelons-les majeures.

M. Gagnon (Danny) : Les grosses infrastructures.

M. Bolduc : C'est ça. Où vous en êtes dans cette situation-là, puis comment ça va?

M. Gagnon (Danny) : Ça va relativement bien. Il y a certaines régions qu'il y a des problématiques encore, là. Tu sais, Chaudière-Appalaches, près de chez vous, là, bon, on a acheté le tronçon ferroviaire Tring – Lac-Mégantic, ça fait qu'on a réglé une bonne partie de la problématique dans votre secteur. Puis, dans le passé, dans les problématiques, on a eu un problème à Nantes avec une citoyenne, là, qu'on a réglé.

M. Bolduc : Oui, je me souviens.

M. Gagnon (Danny) : Mais c'est vraiment travailler dans ce sens-là, là, d'améliorer. Puis les infrastructures, bien là il y a des infrastructures importantes. Abitibi, le réseau de quad, il va rester ce qu'il est présentement si on ne règle pas les problèmes d'infrastructures, parce qu'il y a des infrastructures importantes, à 2, 3 millions, à construire, là, parce que c'est des ponts importants. Quand on est dans l'Est-du-Québec puis on a... dans le sud du Québec, et on semble avoir réglé ça, mais il reste encore des problématiques d'infrastructures importantes pour le Nord-du-Québec et le côté nord du Québec à régler.

M. Bolduc : Dans les commissions véhicules hors route, on avait parlé énormément de dire qu'à la fin... Est-ce qu'on va arriver avec une solution unique, qui est une pérennisation permanente des sentiers? Vous avez la chance de vous exprimer à la ministre aujourd'hui. Là, je pense que c'est un moment important de...

M. Gagnon (Danny) : Oui, puis, bien...

M. Decoste (Alain) : Écoutez, bien, j'allais répondre à Mme la ministre tantôt. Vous avez eu, ici, à cette Chambre, il y a quelques années, M. MacMillan, qui, lui, a prôné avec la motoneige, et nous, l'autoroute. La journée où est-ce que le gouvernement, peu importe... moi, je ne regarde pas les allégeances politiques, moi, là. La journée où est-ce que tous les délégués, ici, ensemble, travailleront pour faire cette autoroute-là qu'on parle... Quand on parle d'autoroute, c'est la pérennité totale sur les terres de... avec les permissions et l'aide des ministères, de chaque ministère. Il est là, notre problème. Notre problème, il est là, là. On parle avec les Transports, qui est vous aujourd'hui. Hier, c'était M. Lessard, qui avait la même mentalité d'aller de l'avant que M. MacMillan. Mais on s'en va vers ça. Puis on se vire de bord à un autre ministère, là, il a changé de ministre, puis on se ramasse avec des dossiers qui n'existent plus. Il faut recommencer les dossiers. C'est toute cette peine et misère là qui fait en sorte qu'on n'avance pas, malheureusement.

C'est sûr qu'on est loin de la poursuite, mais, si on veut la régler, la poursuite, il va falloir que les ministères commencent, entre eux, à se parler. Quand un ministère prend une décision, qu'il dit : On va fonctionner comme ça au Québec, et que tu arrives dans chaque région, qui demeurent, eux, encore à leurs mentalités, on commence à avoir des problèmes. Parce que ce n'est pas le même discours qu'on vient chercher la poignée de main en haut puis, quand on arrive en bas, on mange un coup de Jarnac, excusez l'expression, ce que je vous explique, mais c'est ça.

Puis là je ne suis pas ici pour faire la morale à qui que ce soit, mais la journée... Si on veut régler... Le jour où est-ce que, du ministre en descendant, peu importent les partis, là... du ministre en descendant... se parlent, disent : Regarde, écoute, on a un apport économique important à la motoneige et au quad, on ne veut pas perdre ça... C'est fait par des bénévoles, il faut se rentrer ça dans la tête, là. Ce n'est pas du monde payé. Je suis bénévole ici à matin, moi, là, là, puis on fait ça par des bénévoles. La journée qu'on va ouvrir les yeux grands pour se parler ensemble puis de faire... Comme vous dites tantôt, il y a une table de faite, j'espère qu'on va être invités. Mais j'espère que la journée que le monde va s'ouvrir les yeux dans ce sens-là, et le coeur, et l'esprit, je pense qu'on va avancer.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Decoste.

M. Gagnon (Danny) : Puis, déjà, on salue l'initiative du ministère des Transports puis de l'équipe, là, que vous avez. On va être invités à une rencontre avec les districts territoriaux, avec les DT, sur les problématiques de traverses de routes, puis de façon à ce qu'on entende le message que le ministère veut donner à ses directions territoriales. Parce que, bien des fois, on a l'impression que, sur le terrain, ils n'entendent pas le message. Tu sais, on dirait que chez vous, vous nous donnez un message, mais, quand on arrive sur le terrain, dans les régions, il y a 16 messages différents. Là, on a un meeting, le 30 novembre, où qu'on va être accordés avec tout le monde.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Mme la ministre.

M. Decoste (Alain) : Qu'on espère.

Mme Tremblay : Je peux vous dire que la volonté de pérenniser les sentiers, elle ne vient pas uniquement des Transports. Elle est là au gouvernement, et c'est pour ça d'ailleurs qu'on a mis sur pied ce comité avec les autres partenaires, là, au niveau des autres ministères, pour qu'on puisse régler le problème ou trouver une solution, là, à long terme. Ça, on en est très conscients. Alors, je tiens à vous rassurer là-dessus. On comprend ces inquiétudes. On comprend que c'est une industrie importante, là. On parle de plus de 3 milliards de dollars, donc. Et pour le tourisme et pour l'économie également. Alors, la volonté, elle est réelle. Je tiens à vous rassurer là-dessus.

M. Gagnon (Danny) : ...entende, madame. On vous remercie.

Mme Tremblay : Je vous remercie beaucoup de votre participation.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons procéder au deuxième bloc d'échange avec l'opposition officielle et le député de René-Lévesque.

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, à mon tour de vous saluer, messieurs. Je vais commencer avec votre terminaison. Parce que, là, vous venez de nous lancer un véritable cri du coeur. Et ce que je crois comprendre, vous ne voulez pas qu'on règle les problèmes de quads ou de motoneiges. Vous voulez que le gouvernement transporte une vision pour l'aménagement des sentiers, la pérennité des activités, et que le tout soit un tout commun, que le ministère des Transports, le MRN, le MFFP, bref, tous les acteurs qui ont à intervenir avec votre industrie comprennent vers où l'industrie veut aller. Et vous allez avoir les moyens pour vous y rendre. C'est ça que j'ai compris, là.

Une voix : Oui.

M. Ouellet : Donc, votre cri du coeur, ce matin, au-delà du projet de loi sur l'immunité possible, ce que vous êtes venus nous dire... Parce que ça ne vous touche pas beaucoup, hein? On va se dire les vraies affaires, là. Le bruit, c'est déjà réglé du côté des quads. Bon, il reste encore peut-être une couple de vieux trois roues, là, mais on s'entend que c'est plus dans les...

M. Gagnon (Danny) : ...nous, on a un problème de poussière.

M. Ouellet : De poussière, c'est ça.

M. Gagnon (Danny) : On a un problème de poussière puis...

M. Ouellet : ...de vitesse.

M. Gagnon (Danny) : ...on a épandu, cette année, 100 tonnes de sel dans des routes, dans des rangs qu'on utilise pour empêcher la poussière, pour être en harmonie avec les citoyens, là. Dans votre comté, dans la Gaspésie, tout ce secteur-là, là, les clubs travaillent fort à harmoniser le... annuellement.

M. Ouellet : Parce que...

M. Gagnon (Danny) : Mais il faut que ce soit attaché, là. Tu sais, je veux dire, ce n'est pas... Transports Québec, il y a une volonté, puis on a comme, au fil des dernières années, là... Là, je salue la ministre, qui dit qu'on va avoir un comité, tout ça, mais, quand on allait sur les tables de concertation provinciales... puis ces éléments-là, là, on sentait très clairement que ce n'était pas attaché avec les autres ministères, ce n'était vraiment pas attaché avec les autres ministères. Puis il faut que ce soit attaché. Parce que, récemment, on a rencontré le ministère des Ressources naturelles, que le dossier a été transféré au MFFP, puis ils sont venus nous dire : Là, les chemins que vous avez réaménagés, que vous avez rouverts, des chemins de catégorie 3, 4 et 5...

Une voix : 4, 5.

M. Gagnon (Danny) : ...que vous avez refait les ponts, que vous avez coupé les branches, que vous avez mis des pontceaux, ça, c'est des chemins publics. Vous n'aurez pas le droit de tarifier parce que c'est de notoriété publique. Ils

ont le droit de passer dedans. Aïe! On a coupé les branches, on a refait les ponts, on a fait les ponceaux. On a investi des centaines de milliers de dollars dans ces sentiers-là, puis là vous venez nous dire : Parce qu'on l'a rouvert, c'est devenu un chemin public, puis là on ne pourra pas tarifier dessus, que, si on veut tarifier, il faut qu'on refasse un autre sentier à côté du chemin. Ça n'a pas de bon sens, là.

M. Ouellet : Vous voulez rajouter...

• (11 heures) •

M. Decoste (Alain) : Écoutez, votre prédécesseur du Parti québécois, Sylvain Gaudreault, qui a déjà été ministre des Transports, est conscient aussi du problème. C'est un gars de chez nous, un gars... Moi, je viens de Saguenay. Il vient de Jonquière. Je suis de Jonquière. La journée que... Je l'ai dit tantôt. Moi, c'est un cri du coeur que je fais. Saviez-vous qu'on vous donne 136 millions en taxes annuelles, puis on n'a pas une tôle qui vient de ça? Excusez mon expression, là, peut-être un peu «rough», là, mais on n'a pas d'argent qui revient de ça. C'est des bénévoles qui font ça à bout de bras, à bout d'huile de bras. Comme la motoneige, la même affaire. Puis se faire dire par un ministre : Tu ne peux pas passer... Danny a très bien... mon directeur général a très bien expliqué. Comment voulez-vous que le bénévole... On était à 3 500, on est rendus à 3 000. Les bénévoles, là, c'est des gars comme moi, là, les cheveux gris, là, parce que les jeunes d'aujourd'hui, le bénévolat, ils ne sont pas trop, trop forts là-dessus.

On s'entend bien? Je paie mon droit de passage, mon droit d'accès. Merci, bonsoir, tu me dois un service. Malheureusement, comparativement... Puis, ça, je ne dénigre pas qui que ce soit, mais, nous, là, le VTT, au Québec, on est le ministère du Transport hors route. On s'entend? Parce que, nous, un sentier, ce n'est pas juste : on coupe des arbres, puis on passe, puis de la neige tombe, puis c'est correct. Nous autres, dans notre coin, ce n'est pas ça. Il faut faire des ponceaux, il faut faire quasiment une route. Ça coûte des sous. Puis je donne 136 millions... excusez si je donne l'expression à moi... la fédération donne 136 millions en taxes au gouvernement, puis on a de la misère à avoir des sous. Puis vous n'êtes pas... Le fédéral, la même affaire. 108 millions, puis on n'a pas une cent non plus. Mais, lui, je l'ai interpellé. Il va régler mon cas, là.

Mais, ici, à matin, on va en parler. Si on aurait vraiment l'aide monétaire qu'on est capables d'avoir, si on est capables d'avoir les aides de nos ministères, qu'ils se parlent ensemble... Comme Danny vient très bien d'expliquer, une grosse problématique, tantôt, c'est la sécurité qui va vous revenir aussi, avec l'affaire, là, qui s'est passée, la poursuite à Trois-Rivières, là. Là, la SQ pourra... En tout cas, je ne veux pas trop rentrer dans les détails, mais, au point de vue de la sécurité, ça ne nous aide pas non plus.

Ça fait que, quand on veut régler des cas de bruit, ou quoi que ce soit, si la sûreté ne peut pas le faire, encore bien moins des bénévoles vont pouvoir le faire. On se suit-u, là? Ça fait que vous avez des choses qui se passent, gouvernementales, qu'on a des problèmes qui retombent sur eux autres. Puis c'est des bénévoles. On a de la misère à avancer avec ça. Ça fait que c'est ça, le cri du coeur. Si on veut régler le problème, il faut le régler, puis ensemble.

M. Gagnon (Danny) : Le quad puis la motoneige au Québec, là, on est des fleurons mondiaux, tu sais. Nous, là, on est le numéro un mondial en motoneige. On a fait des conférences avec des délégations russes. Je suis actuellement en attente de finaliser un dossier d'invitation pour le Brésil puis pour le Mexique pour aller expliquer aux gens dans d'autres pays comment faire pour faire comme au Québec pour attirer des touristes chez eux. On est un fleuron. Puis je pense qu'il faut travailler pour garder notre fleuron puis rester en avant.

M. Ouellet : Si je comprends bien, là, parce que, là, vous nous expliquez en quoi plus de moyens rendraient le sport pas juste plus sécuritaire, mais plus adapté, puis qu'il serait même en augmentation du nombre de participants, puis, quand je vous entends, peut-être, dans certains cas, plus de touristes internationaux. Juste pour que je comprenne bien, là, quand une compagnie forestière ouvre un chemin, il y a des crédits d'impôt pour ce qu'on appelle les chemins multiressources, multiusages. Donc, j'ouvre un nouveau territoire de coupe. Je lui donne accès, je fais des chemins de classe 1, classe 2, classe 3, classe 4. Et, quand j'ai terminé, bon, les opérations forestières se retirent. Là, on vient d'ouvrir des nouveaux sentiers pour la population par la suite. Ce que vous me dites : Pourquoi est-ce qu'on subventionne les chemins de pénétration, donc la création de ces chemins-là et, quand vient le temps, après ça, de faire l'entretien... Parce qu'une fois que la compagnie forestière est sortie, elle a sorti le bois, elle n'a plus d'affaire là. On s'entend qu'elle n'y retournera plus tant et aussi longtemps que la régénération ne sera pas là. Bon, il y aura des travaux sylvicoles entre-temps, les travailleurs sylvicoles vont venir faire de la plantation. Il y aura du reboisement juste avant. Mais, après ça, il n'y a plus personne qui s'en va sur les chemins. Ce que vous me dites, c'est que c'est vos bénévoles, avec vos débroussailluses, vous refaites l'entretien, donc vous enlevez les aulnes sur le bord du chemin, vous le rendez d'une meilleure visibilité. Dans certains cas, il y a des calvettes qui ont sauté avec des coups d'eau. Vous les remplacez.

M. Gagnon (Danny) : Des fois, ça fait 10 ans qu'il n'y a pas personne qui est passé dedans, là. Mais, quand on le réouvre, là, pour le MRN puis le MFFP, ça redevient un chemin public. Puis là ils disent : Non, on ne doit pas tarifier.

M. Ouellet : Grâce à vous, vous redonnez accès au territoire, sans moyens et, parce que vous faites ça, vous redonnez l'accès au territoire, ce chemin redevient public, donc réaccessible avec les camionnettes, ceux et celles qui n'ont pas de VTT.

M. Gagnon (Danny) : Oui.

M. Ouellet : Donc, je peux aller à la pêche, je peux aller à la chasse sur des nouveaux territoires, pour lesquels les gens vont avoir payé leur permis de pêche ou leur permis de droit. Eux autres, ils sont en droit de dire : Le chemin est accessible, j'ai le droit d'aller pêcher ou à la chasse.

M. Gagnon (Danny) : Bien oui. Oui, c'est un chemin public.

M. Ouellet : Donc, c'est ça que vous nous dites ce matin, là?

M. Gagnon (Danny) : Oui, puis le gars qui est en VTT, je n'aurai pas le droit de lui tarifer. Tu sais, je comprends la non-exclusivité, de dire : C'est un chemin public. Le gars qui est en pickup, il peut passer dedans avec son pickup. Mais, si le gars, il est en VTT, là, on veut qu'il paie son droit de circuler. Puis c'est la même affaire pour la motoneige, là. Quand, la motoneige, on a refait des ponceaux, puis tout ça, si le gars passe en motoneige, il faut que, la motoneige, on soit capables de tarifer. C'est la survie des clubs du Saguenay — Lac-Saint-Jean, de l'Abitibi, de la Côte-Nord, de la Gaspésie. Si ces dossiers-là ne sont pas réglés, là, d'ici un an, deux ans, là, ces clubs-là, ils seront fermés, parce que c'est le financement de ces clubs-là qui est la survie, là, de ça. Il y a le droit de tarifer puis le droit d'accès.

M. Ouellet : Mais je vous ai parlé d'un cri du coeur tout à l'heure. Qu'est-ce qui fait que ça a l'air plus criant aujourd'hui? Parce que, je veux dire, moi, mes clubs, je les rencontrais avant. Bon, ils avaient des enjeux. Mais là, aujourd'hui, vous semblez avoir un mégaphone plus élevé.

M. Gagnon (Danny) : Je vais vous dire de quoi de bien drôle, là. Moi, chez nous, là, ça fait depuis 2003, 2004 qu'on crie pour ça, là, qu'on est dans les problématiques de ce genre-là, là. Les articles 8.1, 46.2, ça fait depuis 2003, 2004 qu'on... Puis, quand on allait dans les tables de concertation, mon confrère de la motoneige, il sortait puis il me disait : Je ne comprends pas pourquoi tu t'énerves avec ça, les 8.1 puis les 46.2. Je ne comprends pas. Sauf qu'eux autres, là, voilà deux ans, là, il y a un citoyen qui a écrit au ministère des Ressources naturelles puis il a demandé : Moi, je suis-tu obligé de prendre mon droit d'accès dans... c'était un gars de la Côte-Nord qui a écrit ça... je suis-tu obligé de prendre mon droit d'accès? Le ministère des Ressources naturelles, il dit : Vous n'avez pas besoin de prendre le droit d'accès, monsieur. Ils n'ont aucun permis. C'est des terres publiques. Vous avez le droit de circuler partout. C'est des terres publiques. Vous n'avez plus besoin de prendre de droit d'accès.

Aujourd'hui, avec les médias sociaux, ces gens-là, là, ils ont pris ça puis ils l'ont mis sur les médias sociaux tout partout. Puis là, la motoneige, elle s'est mise à crier, pareil comme nous autres, là. Ils avaient compris, mais ils ont compris cinq ans en retard, parce que ça fait déjà cinq ans, cinq, six ans qu'on en parlait, de ça.

M. Ouellet : O.K. O.K. Donc, il n'y a pas un état de fait depuis ces dernières années, mais on est à une accumulation de plusieurs événements, qui font que, là, l'industrie, celle de la motoneige, mais notamment la vôtre, a un cri d'alarme, un cri du coeur.

M. Gagnon (Danny) : Tu sais, demain matin, là, on règle ça demain matin, là. Mme la ministre, elle peut annoncer 8 000 kilomètres de sentiers durables au Québec de réglés sur les 10 000 promis. Et on a un méchant bout de fait, là.

M. Ouellet : Juste en terminant, vous avez ouvert un peu à l'international pour les clubs quads. C'est quoi, le pourcentage de touristes internationaux qu'on accueille au Québec?

M. Gagnon (Danny) : Au Québec, là, on commence à ramasser de la donnée là-dessus, puis tout ça, là. Présentement, ça tourne autour de 3 500 touristes hors Québec. Puis là on a mis en place, l'an passé, des vignettes de location pour savoir la location. Parce que c'est un peu un marché... Tu sais, on a un peu de problématique avec Tourisme Québec, parce que, le produit quad, ce n'est pas reconnu comme étant un produit d'appel, malgré que c'est une activité quatre saisons qui laisse 1,5 milliard de retombées économiques au Québec. Puis toutes les entreprises qui font de la location de motoneige, elles font toutes de la location de quad, mais elles ne le disent pas, O.K., mais elles reçoivent des Russes, elles reçoivent des choses. Puis, ça, on ne les a pas, ces chiffres-là.

M. Ouellet : ...en train de les colliger.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup.

M. Gagnon (Danny) : On est en train de les ramasser.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Gagnon. Ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons débiter le dernier bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition, M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Merci, M. le Président. D'abord, merci pour votre présence. Je vais être très franc avec vous, je connais beaucoup moins le milieu du quad que le milieu de la motoneige, et mes questions vont sans doute trahir ma méconnaissance du dossier.

Une voix : Il n'est jamais trop tard pour apprendre.

M. Charette : Bien voilà, c'est ce que je me dis. Merci de votre compréhension. Mme la ministre, tout à l'heure, parlait de la cohabitation entre vos membres, le voisinage, en quelque sorte, envers les citoyens. Quelle est la relation, justement, avec la fédération des motoneiges? Vous partagez une même passion pour le plein air, mais est-ce qu'il y a des enjeux? Est-ce qu'il y a une collaboration entre les deux?

M. Gagnon (Danny) : On travaille très bien ensemble, les deux fédérations. Puis, quand on arrive dans les infrastructures majeures, on est toujours des partenaires financiers. Donc, on n'a pas le choix. Par contre, sur l'ensemble du réseau, autant 23 000 kilomètres que 33 000 kilomètres, il y a, en moyenne, 2 000 kilomètres qui sont partagés. Le reste, c'est deux types de sentiers distincts, à l'exception des infrastructures majeures puis, des fois, les traverses de routes parce que, tu sais, on ne commencera pas à mettre une traverse de route à 50 pieds puis mettre une autre traverse de route à 50 pieds pour la motoneige. Ça fait qu'on unifie les traverses de route en collaboration avec les gens de Transports Québec. Mais ça va très, très bien.

M. Charette : Et toujours pour parler de cohabitation, il y a des ententes qui sont prises avec des propriétaires terriens. Est-ce que ce sont uniquement les individus eux-mêmes qui sont vos interlocuteurs ou vous composez avec l'UPA aussi? Quelle est la nature des relations avec l'UPA?

M. Gagnon (Danny) : Bon, on a des relations avec l'UPA qui sont bonnes, mais c'est uniquement propriétaire par propriétaire. Tu sais, les clubs... Au Québec, moi, je dois avoir 20 000 droits de passage de signés. La motoneige, ils en ont peut-être bien 25 000. C'est vraiment propriétaire par propriétaire. Ça fait que, des fois, sur une propriété, on perd un droit de passage de 100 pieds, mais on peut être obligés de faire deux kilomètres de contournement pour la perte de 100 pieds, des fois, là.

M. Charette : Je comprends. Et c'est une industrie, vous l'avez bien mentionné, qui opère sur quatre saisons distinctes, avec une saison qui est plus populaire ou qui est plus propice à la pratique de votre sport ou c'est équitable?

M. Gagnon (Danny) : C'est très, très propice en période hivernale. Sur 60 000 membres, il y en a 40 000 qui achètent le droit d'accès en période hivernale. Puis eux autres, ils roulent à l'année, là, les gars qui ont acheté des droits d'accès hivernaux, tout ça. La période estivale, bien, elle est plus difficile à cause des territoires publics puis de ces éléments-là, là.

M. Charette : Et vous parlez des droits d'accès. Donc, l'individu qui est membre chez vous, c'est à la saison, en quelque sorte?

M. Gagnon (Danny) : C'est à la saison. C'est annuel. C'est un droit d'accès annuel qui est d'octobre à octobre, qui est au coût de 300 \$.

M. Charette : O.K. O.K. Mais la personne ne peut pas s'inscrire uniquement, par exemple, pour la période estivale ou uniquement...

M. Gagnon (Danny) : La période estivale, on a un droit d'accès estival qui commence en mai, qui finit au 31 octobre.

M. Charette : O.K. Parfait. Et pourquoi davantage l'hiver? Parce que l'été, justement, les sentiers sont davantage occupés?

• (11 h 10) •

M. Gagnon (Danny) : Bien, l'été, tu te retrouves beaucoup avec un réseau en terres publiques. Donc, les clubs ont beaucoup de difficultés à tarifier. Tandis qu'en période hivernale, le gars, là, il est dans le sentier. À côté, ça ne marche pas, là, tu sais. Tandis qu'en période estivale, ça marche partout, tu sais. Puis c'est plus difficile à encadrer l'été. L'été, la clé du succès, c'est énormément de signalisation. Tu sais, j'ai un club en Gaspésie, là, dans la vallée de la Matapédia, il a 600 kilomètres de sentiers. Il a 3 000 panneaux de signalisation, tu sais. Tu peux envoyer un aveugle, il ne se perdra pas. Puis il a accès à tous les attraits touristiques dans ce secteur-là. La clé de l'été, c'est la qualité de surface de roulement puis la signalisation. C'est les éléments majeurs.

M. Charette : On a bien compris les préoccupations que vous aviez par rapport aux réponses d'un ministère ou d'un autre, également par rapport à l'échéancier du projet de loi lui-même. Par rapport au projet de loi, votre principale revendication ou préoccupation, c'est sa durée, c'est-à-dire sa fin en 2020?

M. Gagnon (Danny) : C'est sa fin en 2020. On aimerait que ça serait prolongé, parce que, oui, il y a eu énormément de travail de fait sur les sentiers durables. Nous, on a continué à travailler sur les sentiers durables. Mais, depuis 2013, c'est la dernière réunion qu'on a eue avec nos copains du gouvernement pour poursuivre le travail des projets des sentiers durables. On n'a pas eu de continu là-dessus au niveau gouvernemental avec le MTMDET depuis 2013.

M. Charette : Et, vous, ce serait idéalement un échéancier de...

M. Gagnon (Danny) : Bien, on voudrait au moins que la table provinciale continue à travailler parce que ça contribue aussi à supporter le travail de Mme la ministre afin d'attacher tous les bouts avec les autres ministères puis de faire un portrait d'où est-ce qu'on est rendus actuellement avec le réseau des sentiers durables. Parce que je pense que les deux fédérations, depuis ce temps-là, on n'a pas arrêté, nous, de travailler sur les sentiers durables, puis à pérenniser, puis à structurer.

M. Charette : D'accord. C'est bien gentil. Merci pour votre présence.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député. Alors, M. Gagnon, M. Decoste, merci beaucoup pour votre présence ici, à l'Assemblée nationale, et vos échanges.

Alors, je vais suspendre les travaux jusqu'après les affaires courantes cet après-midi. Merci.

(Suspension de la séance à 11 h 12)

(Reprise à 15 h 30)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, nous allons reprendre nos consultations que nous avons débutées ce matin. Je demande à toutes les personnes d'éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 147, Loi concernant l'interdiction d'intenter certains recours liés à l'utilisation des véhicules hors route dans les sentiers faisant partie du réseau interrégional.

Alors, cet après-midi, nous entendrons deux groupes : le Centre québécois du droit de l'environnement et le Club de motoneiges Diable et rouge.

Je souhaite la bienvenue aux représentants du Centre québécois du droit de l'environnement. Je vous demande de bien vouloir vous présenter. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Sans plus tarder, monsieur, la parole est à vous.

Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE)

M. Bélanger (Michel) : Bonjour. Bonjour, M. le Président. Bonjour, MM. et Mme les députés. Mon nom est Michel Bélanger. Je représente le Centre québécois du droit de l'environnement aujourd'hui dans le cadre de ma présentation sur le projet de loi n° 147.

Alors, je n'ai pas rédigé, en deux semaines, un mémoire de 35 pages. Je me suis inspiré de votre approche, alors je n'ai fait que changer la date du mémoire qu'on a déposé en 2010 — alors, c'est dans le même esprit que le projet de loi d'aujourd'hui — parce qu'effectivement on est à peu près à la même place qu'on était en 2010, selon nous. Et on avait, en commission parlementaire, la dernière fois, lancé en boutade qu'on allait — parce qu'on parle d'un projet de loi, d'une mesure qui est temporaire depuis 2004 — se revoir probablement en 2017 parce que peu de choses auraient changé. Eh bien, effectivement, je dois constater que c'est à peu près la même chose, et je m'explique. Ce n'est pas pour être condescendant que je dis ça, du tout. C'est que je voudrais qu'on se rappelle un peu la raison d'être de la mesure en 2004, et surtout du caractère temporaire que devait avoir cette mesure-là, et qui, finalement, est réitérée et réitérée.

Pourquoi une mesure temporaire en 2004? Quel avait été l'ensemble... bien, d'une partie des représentations? On se souviendra une poursuite, ça suivait une poursuite en recours collectif dans le cas du dossier de P'tit-Train-du-Nord, et c'est une poursuite qui n'avait pas échoué, mais, au contraire, qui avait donné gain de cause aux citoyens. Et il faut bien comprendre que, quand vous adoptez simplement un changement de date aujourd'hui, ce que vous venez modifier, c'est l'application intégrale d'une mesure qui existe dans le Code civil qui s'appelle l'article 976, et c'est une mesure qui contrôle l'anormalité — anormalité — d'un inconvénient imposé à un voisin.

Donc, c'est une lourde responsabilité quand le législateur se permet d'amender à l'égard d'un secteur économique en particulier. Les motifs le justifiant doivent être extrêmement importants. Parce qu'il faut savoir, 976, qui est une disposition qui a été reconnue applicable par la Cour suprême au Québec à toutes les entreprises, ça vise effectivement toutes les nuisances qui peuvent être générées par toutes sortes d'activités polluantes. Ça a été appliqué dans le cas de piscicultures, de trains, d'avions, de cimenteries, de mines. Malartic, c'est une des dispositions pour lesquelles...

Alors, si on cherche une justification et si le législateur doit se permettre de légiférer pour écarter l'application de cette disposition-là pour les motoneiges, bien, vous devriez le faire pour toute entreprise polluante parce qu'à ce compte-là ce sont des entreprises qui rapportent pas mal plus de taxes que les motoneiges.

C'est parce que... et je dis ça toujours sans être condescendant, parce que c'est les motifs pour lesquels le rapport qui a été... à l'appui de la reconduction de la mesure, c'est essentiellement les motifs qui sont invoqués ici : c'est payant, ça rapporte, c'est important pour le tourisme, et je n'en doute pas, mais la mesure dont on écarte l'application, c'est une mesure qui s'applique à l'égard de toute autre entreprise au Québec, et de loin beaucoup plus rentable.

Puis je finirais sur un exemple des entreprises de hors-bord, qui rapportent beaucoup de taxes à l'État, mais des entreprises dans lesquelles souvent le gouvernement lui-même investit des centaines de millions, pour ne pas nommer des cimenteries comme McInnis. L'affaire Ciment Saint-Laurent, qui est allée en Cour suprême, qui a consacré l'application de cette disposition-là, était une cimenterie à l'époque, en 2004. Alors, pour des raisons qui appartiennent... qui, bon, qui sont légitimes et pour lesquelles je pense que c'est important qu'on revienne, le législateur, en 2004, a décidé d'adopter temporairement une mesure écartant cette disposition-là.

Alors, un, je vous ai expliqué quelle était l'importance de la disposition qui a été écartée, mais j'aimerais qu'on revienne sur le pourquoi on avait mis une immunité temporaire en 2004. Et je veux le rappeler parce qu'à nulle part on ne retrouve, dans le rapport, ce qui m'aurait apparu, moi, comme étant la vraie justification pour remettre l'immunité. C'est : Pourquoi on a été incapables, depuis 2004, de prévoir des voies alternatives pour éviter ces inconvénients-là? Parce que, pour ceux qui étaient là — moi, j'y étais — pour ceux qui étaient là en 2004, c'était vraiment... L'objet de l'immunité, c'est : Bon, d'accord, la cour vient de nous rappeler la limite de l'intolérable par rapport à cette activité-là en particulier. On ne veut pas fermer ce secteur industriel. Il y avait une justification, c'était légitime. Le législateur, très prudent, avait dit : Par contre, on n'écartera pas un droit fondamental comme celui-là, applicable à tous les autres contribuables. Donc, il y a une question d'équité par rapport aux autres entreprises polluantes au Québec aussi, je le souligne. Donc, ce n'est pas anodin quand on écarte 976. Et on l'avait fait temporairement pour nous permettre de... permettre, particulièrement aux fédérations de motoneiges, d'arriver à négocier des parcours alternatifs.

Or, on est ici en 2017, et on le reconduit jusqu'en 2020, et je n'ai vu aucune mention de cette préoccupation. Même là, même, c'est même plus inquiétant que ça : la façon que c'est présenté, je pense que vous devriez même enlever la date 2020 parce qu'on revient consacrer ici probablement l'immunité qui va durer de façon perpétuelle parce que les motifs qui sont invoqués ici vont être les mêmes en 2020 pour reconduire l'immunité de façon perpétuelle.

D'ailleurs, à preuve, j'ouvre une petite parenthèse, on ne fait pas... vous n'amendez pas, par le projet de loi, l'article 87.2, qui dit que, dans trois, quatre ans, cinq ans, on va refaire un rapport sur la pertinence de poursuivre l'immunité, comme on l'avait fait pour celle-ci, qui a conduit au rapport de 2015. Donc, autrement dit, les solutions ou les alternatives et ce qui est proposé ici, bon, vont perdurer.

Par contre, il y a quand même des choses qui ont été faites. Il faut les regarder, mais se questionner en quoi ça n'a pas été suffisant pour justifier, aujourd'hui, le législateur de remettre ça encore jusqu'en 2020. Il y a des choses qui ont été faites. Il y a, par exemple... bon, je l'ai mentionné, bon, d'abord, on a adopté, la dernière fois, en disant : Bien là, il ne faudrait quand même pas qu'on adopte ça les yeux fermés. Il va falloir qu'il y ait un rapport qui nous explique pourquoi, en 2017, il faudrait recommencer ou, en tout cas, quel est l'état de situation en 2017. C'est le rapport qui a été mis ici.

On a ajouté la médiation et l'arbitrage. Oui, c'est effectivement un mécanisme alternatif, on parle de... C'est comme ça en droit : les mécanismes de médiation et d'arbitrage, c'est des mécanismes alternatifs d'accès à la justice, mais encore faut-il qu'il y ait des droits en dessous des mécanismes. Donc, de dire : On a solutionné, on a retiré des droits à des gens puis on les a remplacés par un mécanisme... mais, si on ne remet pas les droits à des gens, ça ne donne pas grand-chose de changer simplement par un mécanisme la négation de certains droits à certains citoyens.

Troisième élément. On retrouve, dans le rapport, et ça a été adopté déjà... on a prévu des distances séparatives entre les véhicules hors route et les habitations résidentielles, c'est l'article 8 de la Loi sur les véhicules hors route. Je vous rappelle cet article-là, qui est quand même très fondamental maintenant, la distance est de 100 mètres pour tout nouveau sentier et de 30 mètres pour les anciens sentiers. 100 mètres pour les nouveaux sentiers, c'est la norme que la juge avait retenue dans P'tit-Train-du-Nord.

Donc, quand on parle de l'abus et quand on parle que le législateur se doit d'intervenir parce qu'on veut corriger une situation, si on laissait aller le Code civil dans sa disposition, ça créerait une injustice flagrante, ça briserait un secteur économique. Je mets des gros bémols parce que la loi est venue appliquer, à l'égard des nouveaux sentiers, la distance de 100 mètres. Pourquoi? Parce que c'est probablement la distance raisonnable que les motoneiges doivent passer d'habitation. La raison pour laquelle on a toléré 30 mètres pour les anciens, c'est qu'on s'est probablement dit qu'on est sur une mesure temporaire qui va permettre éventuellement de contourner tous les anciens sentiers. Donc, on l'étire, le temporaire. On permet à des sentiers qui causent des inconvénients en deçà de 100 mètres... Parce que c'est une reconnaissance. Si le législateur dit que les nouveaux sentiers doivent avoir 100 mètres, c'est qu'à quelque part vous avez reconnu qu'en deçà de 100 mètres, c'est inacceptable.

Donc, on perpétue une mesure ici qui est reconnue comme étant nuisible en bas... et pour permettre des sentiers, des sentiers dinosaures qui passent encore à 30 mètres des maisons, j'imagine — et c'était l'objectif de la mesure temporaire — pour amener progressivement les fédérations à trouver des chemins alternatifs — ce n'est pas du tout abordé, je n'ai pas vu ça nulle part qu'on avait échoué — et la raison pour laquelle on est encore là en 2017 sans l'avoir fait.

Moi, j'avais esquissé une raison à l'époque qui faisait en sorte qu'on allait se revoir et que l'objet premier de la mesure temporaire ne serait pas remédié, c'est justement parce que vous enlevez le droit de poursuite. À partir du moment où les motoneigistes n'ont pas de raison, il n'y a pas de motivation, il n'y a pas de raison pour laquelle on se forcerait à trouver un chemin alternatif parce que, de toute façon, personne ne peut nous poursuivre dans le futur, c'est clair que vous venez de consacrer le fait qu'il n'y a pas d'urgence à changer la situation.

Alors, on a également réduit la vitesse à 70 kilomètres à 100 mètres des maisons et 30 kilomètres-heure à 30 kilomètres, et, dans le rapport d'étape, on mentionne que ces mesures, que je viens juste de mentionner, ont pour objectif d'assurer la cohabitation harmonieuse et sécuritaire entre les usagers et les riverains.

• (15 h 40) •

Le Président (M. Iracà) : 30 secondes, M. Bélanger.

M. Bélanger (Michel) : Alors, si effectivement la mesure avait cet objectif-là, pourquoi maintenir une immunité de poursuite? Ça veut donc dire qu'il n'y a probablement plus de nuisance.

Donc, je termine en soulignant qu'on vous demande d'adopter une mesure dont la justification n'a pas été faite.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. Bélanger. Nous allons procéder à un bloc d'échange avec la partie gouvernementale pour un temps approximatif de 16 minutes. Mme la ministre, la parole est à vous.

Mme Tremblay : Merci beaucoup, M. le Président. Alors, Me Bélanger, merci beaucoup pour votre exposé. Effectivement, on voit beaucoup de similitudes avec l'autre rapport que vous aviez déposé il y a quelques années.

Vous parliez, tout à l'heure, d'immunité : il faut bien préciser que c'est uniquement sur les sentiers interrégionaux; les sentiers locaux, ce n'est pas le cas, ça ne s'applique pas, l'immunité.

Lorsque vous dites que peu de choses ont changé, il y a quand même beaucoup de choses qui ont changé depuis 17 ans, dans le fond, depuis l'application de la première immunité, qui remonte à 2001. De un, la fédération des clubs de motoneiges du Québec a pris la parole ce matin, et on nous disait à quel point on s'était améliorés, que l'industrie avait beaucoup évolué. On mentionnait l'Université McGill, qui avait réalisé une étude et qui démontrait clairement que la motoneige de 2015 était nettement plus silencieuse et écoénergétique, avec moins d'émissions de gaz, moins d'odeurs. On disait que plus de la moitié des motoneiges qui circulent dans nos sentiers ont été fabriquées depuis moins de sept ans. Donc, l'industrie notamment de la motoneige s'est ajustée, évolue.

La fédération des motoneigistes, elle est au courant que cette immunité-là, elle n'est pas là pour tout le temps, elle a une durée limitée dans le temps. Et, d'ailleurs, ce qui est proposé, c'est jusqu'à 2020. Alors, pourquoi 2020? Parce qu'à partir de 2020 il y a de nouvelles normes qui vont être en vigueur, et l'industrie, les fédérations, les motoneigistes, les clubs travaillent très fort en ce moment pour s'améliorer pour justement répondre aux nouvelles normes à compter de 2020. Et on travaille également sur la pérennité des sentiers, on travaille très fort là-dessus. Donc, oui, il y a du chemin qui se fait en ce moment.

Alors, j'avoue que vous me surprenez un petit peu quand vous dites : Bien, de toute façon, eux, ils n'ont pas l'intention de... il n'y a rien qui les pousse à agir puis à améliorer leurs résultats ou... Mais ce n'est pas tout à fait le cas, là. Je ne sais pas si vous les avez entendus également ce matin ou si vous aviez pris connaissance de tout le chemin qui a été fait par l'industrie.

M. Bélanger (Michel) : Bien, j'ai deux éléments de réponse. Si ça ne s'applique qu'à... pas aux sentiers locaux, aux sentiers interrégionaux — je pense que c'est ça, l'expression — la première question, c'est : À combien d'endroits les sentiers interrégionaux n'ont pas été capables de contourner des habitations à moins de 100 mètres? Ce serait une question qu'on devrait se poser parce qu'on se... À ce moment-là, il faudrait répondre : Cette immunité de poursuite là vise à protéger quel risque, en fait, de poursuite réelle?

J'en suis avec vous quand vous me dites : Il y a du chemin qui a été fait. J'ai terminé, d'ailleurs, en parlant de toutes les mesures. Et c'est là que je comprends... Si c'est vrai que ces mesures-là ont été prises — et on parle d'un inconvénient qui est anormal — les tribunaux... 976, ce n'est pas un article, là, qui est... Là, je vous avouerais que la Loi sur la qualité de l'environnement est beaucoup plus sensible dans son application que va l'être 976 parce qu'on ne parle pas d'un... C'est un droit de polluer, 976. C'est écrit comme ça : Tu dois accepter les inconvénients normaux de voisinage. Ça veut dire que tu dois, toi, chez toi, dans ta quiétude, accepter de te faire polluer, dans la mesure où ça reste dans la normalité des choses. Donc, c'est vraiment une consécration du droit de polluer. Et ce que je disais tout à l'heure, c'est que, si effectivement toutes ces mesures-là ont été prises, donc, il n'y a pas de raison d'être de maintenir cette immunité.

Alors, de deux choses l'une : ou il reste encore des endroits où l'inconvénient est encore anormal, où les efforts sont insuffisants pour assurer la quiétude des gens...

Parce qu'on parle, ici, d'un équilibre d'usagers. Et, moi, ce que je veux savoir, ce que j'aurais aimé lire dans le seul document qui justifie la mesure aujourd'hui : Pourquoi on la maintient encore et à l'égard de combien de propriétaires, de quels risques? Et, quand vous me dites : En 2020, on s'en vient avec des mesures, moi, j'aimerais aussi, à ce moment-là, qu'on me réponde — c'est pour qu'on s'en va en 2020 : En 2020, est-ce que les raisons pour lesquelles on la maintient en 2017 vont être écartées totalement pour enfin lever l'immunité? Si la réponse, c'est non, on va devoir la garder, il y a une question de principe fondamentale. Et, à ce moment-là, enlevez-le. C'est beaucoup plus simple, vous êtes les législateurs, d'enlever 976 du Code civil parce qu'il n'y a pas une entreprise polluante qui devrait payer plus cher pour les retombées économiques, les emplois qu'elle crée que l'industrie des motoneiges. L'idée, c'est qu'il n'y a pas de justification propre à cette industrie-là de ne pas avoir été capable, durant toutes ces années-là, d'écarter le problème pour les quelques personnes qui le vivent.

D'ailleurs, vous l'avez fait pour les sentiers nouveaux. À 100 mètres, il n'y en a pas, d'inconvénient. Bien, avec même les bruits de motoneige réduits, probablement qu'il n'y en aura plus jamais, de poursuite, de toute façon, avec les mesures que vous avez prises. Donc, ne réitérez pas l'immunité.

Mme Tremblay : C'est sûr qu'il y a beaucoup de chemin qui a été fait, les fédérations des motoneigistes qui nous disent qu'actuellement les membres se conforment, dans le fond, d'ici 2020, à 90 %, donc il y a toujours beaucoup de chemin qui se fait de ce côté-là. Et, à compter de 2020, ce qu'on estime, c'est que le virage entrepris par le milieu va être terminé et que les conditions de la pratique seront plus respectueuses des riverains et de l'environnement.

Donc, l'industrie, les fédérations de motoneige, au niveau... tout ce qui est du véhicule hors route, donc les quads, ce qu'ils nous disent, c'est : Écoutez, c'est des bénévoles qui travaillent pour nous, ils font ça bénévolement. Et il ne faut pas les perdre, nos bénévoles, là. Et là, bien, s'il n'y a pas cette immunité-là, bien, il y a encore ces craintes-là, et ça pourrait nuire à cette industrie. Puis vous l'avez dit tout à l'heure, oui, effectivement, c'est une industrie importante pour le Québec avec des retombées de plus de 3 milliards par année au Québec, 14 000 personnes qui vivent, hein... leur emploi direct ou indirect au Québec. Donc, c'est majeur. Et ces gens-là nous disent : On en a besoin, de cette immunité-là, au moins jusqu'en 2020, le temps qu'on s'ajuste comme il faut.

Mais, pour l'instant, il n'est pas question de dire : On prolonge plus que 2020. Il y en a qui souhaiteraient qu'on prolonge plus que 2020, mais, pour l'instant, ce qui est sur la table, c'est 2020, et on nous dit : On pense bien pouvoir s'ajuster d'ici là.

M. Bélanger (Michel) : Quand vous me dites : Il y a des bénévoles qui travaillent et ont peur d'être poursuivis, je soulignerais que c'est quand même un anachronisme au Canada, hein? On est la seule province. Les autres provinces... Tu sais, il n'y a pas d'autre... Je le reprenais dans le rapport lui-même qui a été fait en 2015. En fait, ce qui est intéressant, et je l'ignorais, ça, c'est un bon travail, mais, d'abord, il n'y a aucune province qui a une immunité de poursuites pour les véhicules hors route. Au contraire, les provinces qui ont... Il y en a beaucoup qui n'ont rien fait, qui ont laissé la situation telle qu'elle est là. Donc, le droit s'applique à l'égard de tout le monde de la même façon, ce qui devrait être le cas au Québec. Mais les provinces qui sont intervenues, ce n'est pas pour bénéficier à ceux qui opèrent cette activité-là, c'est l'inverse. En Saskatchewan, on a donné plus de droits aux propriétaires de terrain pour se prémunir des inconvénients à cette activité-là.

L'autre élément que je voulais également aborder suite à votre question...

Ah oui! Oui, juste un point. Je voulais finir sur ça, parce que je ne me fais pas d'illusion, vous allez renouveler. Ça va être renouvelé. Moi, je vous inviterais très humblement... Je n'ai pas rien à demander, je n'ai pas de prétention. Mais, de façon législative, pourquoi vous n'affirmeriez pas clairement qu'il n'y aura pas de renouvellement en 2020? Je suis prêt à vous suivre là-dessus, je suis prêt à faire confiance aux fédérations. Et puis, s'ils ne sont pas capables de réduire les inconvénients de bruit et tout, bien là ils ont trois... Ça nous donne combien de temps? Trois ans? Là, ils les trouveront, les voies alternatives à 100 mètres. À un moment donné, il faut arrêter.

Et vous allez me dire : On a juste à le laisser comme ça. Normalement, quand on dit une date, la date, elle est... Oui, je le sais, moi aussi, je le pensais en 2004. Mais là on s'en va jusqu'en 2020 avec une date qui est repoussée. Mais, si le législateur est encore plus clair, je pense que le son de cloche... Moi, je serais prêt à vivre... Je vais vous dire, là... bien, ça fait assez longtemps qu'on vit avec, il n'y a pas de problème, mais ce serait peut-être quelque chose à envisager pour vous.

• (15 h 50) •

Mme Tremblay : Je prends note de votre suggestion. Vous savez qu'il y a des choses qui se sont ajoutées aussi depuis la loi de 2010, c'est-à-dire qu'on a ajouté un processus de traitement des plaintes, de la médiation, de l'arbitrage, donc il y a des mesures supplémentaires. Et, quand on regarde le nombre de plaintes, il y a eu 18 plaintes au total et il y en a 17 qui n'étaient pas applicables au réseau interrégional, donc c'était ailleurs, et il y en a une qui, finalement, a été abandonnée. Mais ça démontre qu'il y a quand même un processus, qu'il y a un effort qui est fait. Et c'est pour cette raison que je vous dis : Nous, on a l'impression qu'avec tous les efforts qui sont déployés en ce moment par les fédérations, bien, qu'en 2020 on n'aura plus besoin de prolonger cette immunité-là.

Mais le but, c'est de rassurer toute l'industrie au moins jusqu'en 2020. Et, de toute façon, ils sont au courant depuis 2010 qu'il va y avoir des nouvelles normes applicables à compter de 2020, donc l'industrie va avoir eu le temps d'apporter les transformations nécessaires et aussi de pérenniser... Bon, il y a du travail qui se fait également de part et d'autre, là, pour pérenniser les sentiers.

M. Bélanger (Michel) : Je trouve intéressant cet exemple-là du mécanisme de médiation. J'avais hâte de lire, d'ailleurs, les résultats que ça avait donnés depuis son adoption. C'est bien, mais, comme je l'ai dit, c'est un mécanisme alternatif. Quelqu'un qui est à l'abri des poursuites a quand même... bien, je veux dire, a moins d'incitatifs. Quand on va en médiation à la cour ou en arbitrage, c'est parce que les deux parties ont des droits équivalents de... Et, ici, ce n'est pas le cas, donc.

Mais là où je trouve ça encore plus intéressant, c'est que, si c'est... Je l'ai lu moi aussi, il y a eu 18 plaintes, 17 n'ont pas été traitées parce que hors sentiers assujettis. Mais ce que je trouve merveilleux, c'est que la peur des bénévoles et la crainte, tous les motifs que vous donnez pour réitérer l'immunité, ça voudrait dire que, dans 17 cas sur 18, il aurait pu y avoir des recours. Il pourrait y avoir des recours collectifs. Tous les sentiers qui ne sont pas assujettis à l'immunité, il n'y en a pas nécessairement. Ça veut donc dire que les mesures de réduction de bruits, probablement les contournements, le fait que les nouveaux sentiers sont à 100 mètres... Ce que je veux dire, c'est qu'on est rendus probablement... et peut-être qu'on peut vivre jusqu'à 2020, mais c'est clair que ça n'a pas sa raison d'être.

Et je termine sur un point : il faut vraiment que vous ne perdiez pas de vue que cette immunité-là. Le Barreau était, à l'époque, totalement d'accord avec nous autres, ce qui est quand même particulier, ce n'est pas toujours le cas. Mais ils sont tout à fait d'accord parce que ce que vous adoptez, c'est une mesure d'exception, et une mesure d'exception qui s'applique, par ailleurs, à tous les autres pollueurs au Québec. Il faut vraiment qu'elle soit superjustifiée. Et plus on avance, moins effectivement la démonstration que vous faites... elle est de moins en moins justifiée, 17 cas sur 18 n'étaient pas assujettis à cette immunité-là. Voilà.

Mme Tremblay : Est-ce que votre organisme est impliqué d'une quelconque façon dans la résolution de différends environnementaux justement avec...

M. Bélanger (Michel) : Mais...

Mme Tremblay : Est-ce que vous êtes impliqués parfois justement pour essayer de résoudre des différends au niveau de l'environnement, en lien avec peut-être les motoneigistes ou dans d'autres domaines?

M. Bélanger (Michel) : Ah! on n'a pas... Bien, en fait, de mémoire, ça fait quand même... je suis là depuis la fondation, on a eu peut-être deux ou trois appels de personnes qui vivaient... Bien, dans tous les cas de problèmes d'environnement, il y a peut-être eu deux ou trois problèmes, à ma connaissance, de citoyens qui avaient des problèmes

d'environnement. Il y a même un dossier où je leur avais recommandé d'exiger une réduction de leur compte de taxes parce que ça a été une mesure appliquée avec succès dans le passé et ça a une certaine... Et là, quand les municipalités... quand on veut avoir... quand on veut aller chercher... parce que vous savez que c'est l'argent qui est quand même souvent le nerf de la guerre, et c'est d'ailleurs le motif pour lequel on a l'immunité. Puis, à partir du moment où, les municipalités, leurs citoyens commencent à demander des réductions de comptes de taxes parce que leur propriété vaut moins cher parce qu'il y a des pistes à côté, bien, peut-être que la municipalité a intérêt à trouver des pistes alternatives.

Donc, effectivement, à un moment donné, oui, on a été... mais pas... Là, on n'en a pas eu tant que ça, des dossiers particulièrement propres aux motoneiges.

Mme Tremblay : Merci. Je céderais maintenant la parole au député de Maskinongé.

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Maskinongé, la parole est à vous.

M. Plante : Merci beaucoup, M. le Président. Merci, Mme la ministre, de me laisser quelque temps pour poser des questions à Me Bélanger.

Une voix : ...

M. Plante : Oui, merci beaucoup. Alors, je vais raccourcir le préambule de ma question simplement pour vous rappeler que j'ai le privilège d'avoir, dans mes fonctions parlementaires d'adjoint parlementaire au premier ministre pour les régions... Avant ça, j'étais avec le ministre de l'Environnement. On s'est rencontrés à quelques occasions. J'aimerais juste... Parce que je vous ai entendu tantôt parler, et expliquer, et exprimer surtout le fait que... comme si l'industrie n'avait pas voulu trouver des solutions alternatives, ou etc. Je veux juste vous expliquer que, dans une situation idéale, le terrain est plat partout, il n'y a pas de rivière, il n'y a pas de forêt, il n'y a pas de maison, puis on s'en va dans un quadrillé, et c'est simple. Malheureusement, ce n'est pas comme ça dans la vraie vie, Me Bélanger, et pour vous dire que, malgré que les fédérations essaient beaucoup et travaillent beaucoup en collaboration avec les différents acteurs régionaux pour trouver, justement, le chemin idéal, respecter la distance la plus loin possible, parfois, on va arriver face, et vous allez être d'accord avec moi, à une rivière ou à un milieu humide, arriver dans une tourbière, arriver dans une forêt qu'il faudrait couper des arbres pour pouvoir faire passer les motoneiges, ce qui ne serait pas une situation enviable, en tout cas, du moins, ça ne serait pas la situation préconisée pour le respect, justement, de l'environnement. Alors, je veux juste vous rappeler ça parce qu'il faut faire attention quand on dit qu'il n'y a pas eu d'effort vu qu'on est obligés de remettre la... ce n'est pas nécessairement le cas.

La ministre vous a parlé, vous a bien spécifié au niveau de la modernisation de l'industrie, moi, je vais vous parler de la vitalité des régions. Ça a l'air simple, et je n'aime pas quand vous faites l'allégorie du Far West, comme si c'était le Far West, puis que, dans les régions, on acceptait n'importe quoi, puis ça passait, puis que les gens ne font pas de plainte parce qu'ils ont peur. Bien au contraire. Je pense qu'il y a de moins en moins de plaintes justement parce que l'industrie a collaboré, a travaillé, a informé les gens, que ce soit au niveau du milieu agricole, du niveau municipal. J'ai eu des exemples chez moi, dans de nombreux cas, où est-ce qu'ils ont collaboré, où est-ce qu'ils ont expliqué et où est-ce qu'ils ont fait, justement, de la sensibilisation.

Vous dire que l'immunité est mise... Puis il faut faire attention parce que vous parlez de l'industrie polluante. C'est comme vous preniez une industrie de bénévoles, de gens, de citoyens qui s'impliquent bénévolement pour faire rayonner le Québec, souvent tant local qu'à l'international, puis vous me comparez ça aux plus grands pollueurs du Québec au niveau des industries. Ce n'est pas la même chose. Puis il faut faire attention parce que ces gens-là le font bénévolement. Mais je comprends que le geste, pour vous, c'est une pollution auditive puis que c'est des inconvénients aux gens qui vivent tout près.

Ce qu'il faut dire, c'est que je suis convaincu que l'industrie a fait tous les efforts nécessaires, justement pour qu'on ne soit pas pris aujourd'hui pour refaire la même chose. Mais on n'a pas le choix parce que, malheureusement, dans un monde idéal, malgré qu'ils vont tout essayer, il y a encore des cas où est-ce que ça va arriver qu'on va passer à 30 mètres des maisons parce que, malheureusement, c'est la solution la plus plausible, la moins nuisible et celle qui est la plus respectueuse de l'environnement, et ils n'auront pas le choix.

Le Président (M. Iracà) : En 30 secondes.

M. Plante : Alors, voilà, c'était mon commentaire final.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député. En 30 secondes, M. Bélanger.

M. Bélanger (Michel) : Oui, je voudrais juste ne pas être mal compris. C'est que, quand... Je ne compare pas l'industrie de la motoneige aux industries les plus polluantes. Je dis juste que la disposition du Code civil s'applique aux industries beaucoup plus polluantes que les motoneiges, beaucoup plus rentables en termes de retombées économiques, mais le législateur n'a pas jugé bon d'écarter son application à l'égard de ces secteurs industriels là.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, nous allons débiter un autre bloc d'échange avec l'opposition officielle. Je cède la parole au député de René-Lévesque.

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, à mon tour de vous saluer. Merci beaucoup de contribuer à nos échanges par votre connaissance légale des enjeux.

Je veux juste être bien certain d'avoir bien compris votre propos, parce que, quand on a eu les gens de l'association des motoneiges ce matin... la fédération, pardon, on leur a demandé : Il resterait, en pourcentage, combien de véhicules qui ne seraient pas conformes en 2020?, on nous a dit qu'actuellement ils sont à 84 % et qu'ils, selon leur estimation, arriveraient à 90 % des véhicules conformes en 2020, selon les normes.

Donc, il reste encore un 10 %. Et qu'est-ce qu'on fait pour éviter que ces 10 % là se retrouvent dans le sentier? Parce qu'il risque peut-être encore d'en avoir. Même si le temps nous amène vers l'avant avec des nouvelles technologies, il y a toujours des gens qui ont de vieux Skandic, de vieux skidoos, qui ont une affection patrimoniale, quasiment, parce que ça a été donné par leurs grands-pères puis qu'ils vont au chalet une fois de temps en temps, mais qui prennent quand même la TQ1, 2, 3 pour se promener. Qu'est-ce qu'on fait avec eux autres?

Parce que, quand je vous entends, l'immunité jusqu'en 2020 n'est pas garante que tous les véhicules soient conformes après 2020. C'est ce que j'ai perçu. Est-ce que je me trompe?

Le Président (M. Iracà) : M. Bélanger.

• (16 heures) •

M. Bélanger (Michel) : Bien, pour moi, 2020, c'est une... Bien là, c'est parce que le législateur est sur le bord de l'adopter, tu sais. Mais, moi, ça ne m'aurait pas étonné que, simplement, ça ne soit pas reconduit en 2017, parce que je ne peux pas imaginer qu'on écarte une disposition comme ça du Code civil pour 10 % de personnes qui ont des vieilles motoneiges, qu'ils vont continuer à les... et en présumant que non seulement c'est ces 10 personnes là, mais ces 10 personnes là vont toutes passer à côté d'une propriété, au-dessus de la vitesse, en faisant autant de bruit que... Je veux dire, tout le monde ont réduit leur vitesse. Moi personnellement, je suis convaincu qu'il n'y en a pas, il n'y a plus de justification de maintien de l'immunité progressivement avec les mesures qui ont été prises.

Alors, soit, donnons jusqu'en 2020, peut-être parce qu'on ne pourra pas... mais, ce que je veux dire, c'est que vous auriez pu, dès maintenant, abroger cette mesure-là, qui est anachronique dans notre système de droit, tout simplement. Je n'ai pas vu de justification particulière pour son maintien, je vois juste des succès, on m'en parle. Vous savez qu'on a contourné autant qu'on pouvait contourner. Je ne sais pas... C'est pour ça que j'ai posé la question : Avez-vous demandé aux fédérations? Avez-vous regardé une carte, à savoir, ce dont on parle ici, là, pour les quelques sentiers qui, encore, d'abord, les sentiers qui sont sujets à l'immunité, qui, encore, s'approchent à moins de 100 mètres des maisons, on parle de là, là, là au Québec? Et, dans ces cas-là, est-ce qu'effectivement il y a encore du bruit?

C'est juste que je pense qu'on est rendus aujourd'hui... Il n'y a probablement plus de justification à l'immunité. Et le maintien d'une immunité qui n'est pas justifiée ouvre la porte dangereusement — c'était déjà une porte ouverte énorme en 2004 — à des demandes similaires d'autres industries. Parce qu'il n'y a pas de raison que ça ne soit pas accordé à plus de monde. Puis ce n'est pas juste une question d'équité. C'est une question de principe juridique, je veux dire. Voilà.

M. Ouellet : Donc, si je comprends bien, ce que vous nous dites : Faites attention à titre de législateur de continuer à proposer et à adopter cette immunité parce que, plus elle perdure dans le temps, plus elle légitime le fait que d'autres industriels, voyant le succès que ça a eu puis sa durée dans le temps, plus c'est applicable dans d'autres secteurs. Donc, ce que vous nous dites : Faites attention. Et, considérant qu'il ne reste que très peu d'utilisateurs de motoneige qui sont encore... excusez-moi l'expression, mais qui pourraient être délinquants, selon la loi, bien que ce serait temps, effectivement, de par ces dispositions-là, de les mettre au pas et puis s'assurer qu'ils se conforment.

M. Bélanger (Michel) : Bien, c'est-à-dire, oui, dans une des justifications accessoires. Parce qu'on ne parle pas de ce monde-là, mais il faut que vous pensiez à : cette mesure-là, si vous étiez un propriétaire riverain d'une usine, quelle qu'elle soit — O.K., là, on parle des motoneiges, mais n'importe quelle usine — que vous aviez des droits qui sont reconnus, c'est-à-dire que vous êtes obligé d'accepter une certaine... vous êtes obligé de vivre en société, accepter la pollution, le code vous prémunit de ce qui est anormal comme pollution.

On a donné l'exemple des agriculteurs. C'est vrai que le législateur est intervenu. Et je commençais à sévir, à l'époque, en droit de l'environnement. Je pense que c'est 1989. Franchement, c'était la première fois que je suis venu en commission parlementaire. C'était sur le projet de loi qui a créé l'immunité aux agriculteurs. Et j'avais fait une analyse assez exhaustive de tous les jugements qui ont condamné des agriculteurs pour des inconvénients et des nuisances. Et, à l'époque, j'avais dit : Ne faites pas ça pour les agriculteurs en particulier. D'abord, un, ce n'est pas nécessaire. Il n'y a pas eu un cas d'abus manifeste. Parce que, si le législateur intervient pour enlever des droits, c'est que les tribunaux sont utilisés de façon abusive en disant : Non, il y a une iniquité ici qui est en train d'être créée. Et ce n'était pas le cas dans les agriculteurs. Je veux dire, les endroits où on a sanctionné, c'était parce qu'effectivement c'était un usage, dans un milieu agricole, anormal, même, pour une exploitation.

Je reviens à votre question. L'idée, c'est que, moi, ici, le point qui me préoccupe plus, c'est qu'effectivement, s'il n'y a plus de justification, il y a des gens qui subissent ces inconvénients-là. C'est qu'en 2004, quand ça a été mis, le législateur, à l'époque, a essayé de... Il tenait compte de l'intérêt aussi des riverains de ces activités-là. Je dis juste que, si vous perdurez cet inconvénient-là, ou bien il n'existe plus parce que toutes les mesures ont fonctionné... Et c'est ce que je pense. Alors, à ce moment-là, enlevez-le. Mais, si vous le maintenez, c'est que vous le maintenez à l'égard probablement d'abus, quand même, à l'égard de certains riverains.

Donc, il y a cette double composante là. Oui, le précédent pour les autres industries, le principe juridique de ne pas toucher à une disposition du code, mais aussi, si vous la maintenez, c'est qu'à quelque part il y a du monde qui paie le prix pour une activité que vous choisissez qui est légitime.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, je vais céder la parole au député de Labelle, qui a des questions à vous poser.

M. Pagé : Oui, je vais faire ça rapidement parce qu'on a très peu de temps. Alors, vous comprendrez l'intérêt que j'ai pour ce dossier-là parce que la circonscription de Labelle, c'est là où a été intenté à peu près à 90 % des citoyens sur le recours collectif de 2004. J'étais député à l'époque. Alors, j'ai beaucoup d'intérêt pour le dossier.

Vous avez dit que, dans les autres provinces, il n'y a pas de suspension de droit de recours des citoyens. Est-ce qu'il y a déjà eu, par contre, des poursuites dans d'autres provinces pour des cas similaires?

M. Bélanger (Michel) : Superbonne question. Je ne sais pas.

M. Pagé : Autre question...

M. Bélanger (Michel) : Mais le droit était... Pour avoir regardé en droit de l'environnement, on a un régime de droit similaire. La nuisance «public nuisance», ça existe.

M. Pagé : Je comprends. Et j'en suis avec vous que ça ne devrait pas exister, de suspendre les droits de recours. Mais, en même temps, il fallait comprendre la situation, qui était celle que nous connaissons.

La ministre nous dit : On va jusqu'au 1er janvier 2020 parce que les normes de l'industrie vont changer. Je veux bien, mais est-ce que, entre autres, vous, qui êtes spécialisé dans la nuisance du bruit, est-ce que vous avez été consulté, à savoir, bien, les nouvelles normes de l'industrie, effectivement, ça va nous satisfaire? Est-ce que vous avez été consulté d'une quelconque façon?

M. Bélanger (Michel) : Non. Puis, pour être bien franc, on aurait décliné l'invitation parce qu'on ne connaît rien de ça, là, nous. Non. Autrement dit, l'effet pratique d'une norme technique sur la réduction des moteurs et l'absence d'inconvénient qui en découle... La seule chose que je note, par contre, c'est que, dans le rapport, on donne, à titre d'exemple, les seadoos, les motomarines sur lesquelles, les moteurs, il y a eu une grande réduction. Mais, en lisant ça, je me suis dit : C'est quand même intéressant de noter que, je veux dire, on a le même droit, c'est à l'égard des mêmes machines puis c'est les mêmes nuisances et inconvénients. Et, à quelque part, je n'ai pas vu de recours collectif de déposé par des riverains, sur des lacs, à l'égard des motomarines. Et je sais qu'à une certaine époque c'était une plaie, les motomarines, pour tout le monde, mais, pour l'avoir entendu... parce que, bon, je ne suis pas riverain d'un lac non plus, mais je l'ai entendu. Or, effectivement, le dossier ne semble plus présenter... Donc, pour donner un début de réponse à ce que vous m'avez dit, c'est fort possible que les normes de réduction des bruits — il y avait un peu les odeurs aussi, mais je pense que, pour ce qui est des riverains, c'était particulièrement les bruits qui les incommodaient — donc fort possiblement que ça a un effet. Et cette pseudo-crainte-là de poursuite sur des bénévoles, tu sais, je trouve ça... Tu sais, c'est sympathique, mais je pense effectivement que c'est surfait, que ça n'existera probablement plus, que l'inconvénient anormal est de plus en plus normal de cette activité-là. Voilà.

M. Pagé : Oui, sauf que vous comprenez que, là où j'ai de la difficulté à savoir si on va être véritablement protégés à partir du 1er janvier 2020, c'est qu'on met cette date-là, en disant : Les normes de l'industrie vont changer. Mais est-ce que les normes de l'industrie vont satisfaire les gens qui sont sensibles à cette problématique-là? Parce qu'en 2004, là, j'avais dit aux gens, même en 2001, là, quand je suis arrivé comme député, j'avais dit aux gens, j'étais dans leur résidence quand ils voulaient intenter le recours, j'avais dit : Si la voiture qui passe en avant de chez vous ne fait pas plus de bruit que la motoneige, est-ce que vous allez être satisfaits? Ils disaient : Absolument. Le problème, c'était le bruit.

Alors, ce n'est pas de déplacer le problème qu'il faut faire, parce que déplacer le problème, c'est déplacer le sentier; c'est de régler le problème à la source. Le problème à la source, c'est le bruit, essentiellement. Et, quand j'entends : Bien, l'industrie s'est un peu autoréglémentée, moi, je veux savoir est-ce que ça va être satisfaisant. Et, pour cela, bien, il faut consulter les gens qui sont, à quelque part, un peu les experts en la matière.

M. Bélanger (Michel) : Bien, en fait, la question du bruit est une réelle question de santé publique. Le département de santé publique a fait des études, ils pourraient vous répondre, eux autres. Puis surtout que les motoneiges, ça roule la nuit aussi. Donc, à quelque part, le degré de bruit, il est là-dessus, il est sensible à tous les égards. Mais ce que je veux simplement mentionner, c'est que c'est deux solutions totalement alternatives. Si, effectivement, on arrive à solutionner, par le biais de nouvelles machines plus performantes, O.K., c'est parfait. Mais la question qu'on doit se poser, c'est que, si, en 2020, si on n'y est pas arrivés par cette voie-là, il n'y aura pas d'autre solution que les voies de contournement. C'est pour ça que je vous disais : Adoptez une mesure qui dira qu'en 2020 c'est fini, on ne réitérera pas l'immunité de poursuite.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Bélanger. Merci, M. le député. Nous allons procéder au dernier bloc d'échange avec le député de Deux-Montagnes. La parole est à vous.

M. Charette : Merci, M. le Président. Merci pour votre présence cet après-midi. J'écoutais vos propos et, dans toute la société démocratique, on ne peut certainement pas miser nos pratiques sur des interdictions d'intenter des

recours, on s'entend que c'est contraire à l'esprit du droit, c'est contraire aux normes usuelles. Mais, en même temps, le contexte, ici, est particulier. Je vous entendais, tout à l'heure, dire qu'une motoneige, par exemple, ça peut rouler, ça peut se déplacer la nuit, c'est bruyant. C'est tout vrai, mais, en même temps, l'objet du projet de loi, comme je le comprends à ce moment-ci, ça vise uniquement les sentiers qui font partie du réseau interrégional. Donc, le bruit, il est accentué par la vitesse, mais, si la vitesse, elle est respectée sur ce réseau-là, c'est-à-dire 30 kilomètres-heure, le bruit, il n'est pas perceptible.

Et il y a aussi des contraintes au niveau des heures où les motoneiges peuvent emprunter ces circuits-là. Donc, c'est un réseau qui me semble très bien autodiscipliné avec des règles. Il y aura toujours des délinquants, on s'entend, ces règles-là ne sont pas respectées par tous, mais, en même temps, il y a une belle dynamique, il y a une belle préoccupation, quant à moi, pour faire respecter ces règlements-là. Donc, vos inquiétudes à vous, est-ce qu'elles sont davantage au niveau du bruit, au niveau de la pollution, non pas sonore, mais la pollution environnementale quelconque? Quel est le cœur de vos préoccupations en quelque sorte?

• (16 h 10) •

M. Bélanger (Michel) : Bien, le cœur de ma préoccupation, c'est d'entendre, de vous entendre notamment, d'entendre que le milieu s'est autorégulé, qu'il s'est appliqué des mesures pour réduire, qu'il y a eu des efforts manifestes et avec des succès, pas juste des efforts, des succès, donc de n'entendre que du positif, mais de voir qu'on réitère une... Votre interdiction était juste. C'est une mesure qui ne devrait pas exister. Et vous me dites : Pourtant, ça se limite à un certain nombre de sentiers. Les efforts ont été faits. On s'est autodisciplinés. On a changé les machines. Les machines vont être améliorées jusqu'en 2020. J'en suis. Et c'est exactement ça. Donc, enlevez-la. Il n'y a plus de raison à l'immunité. Mon point n'est pas tant de ne pas reconnaître qu'il n'y a pas eu d'effort, c'est de dire : Aujourd'hui, on est juste ici pour réitérer une immunité qui est censée être nécessaire pour endiguer un problème manifeste et important. Je ne vous ai pas entendu me parler du problème. Au contraire, il n'y a plus de problème, tout va bien. Il y a peut-être quelques...

Alors, j'essaie de mesurer la raison. Vous allez me dire : Bien, à ce moment-là, pourquoi on ne la laisse pas? C'est l'inverse. Si effectivement il n'y a plus de problème, et qu'on en a quand même besoin jusqu'en 2020, j'en suis, là, puis possiblement. Mais, pour moi, il faut que ça soit vraiment un point limite, 2020. Et je reviens à la réponse que j'ai donnée tout à l'heure : S'il reste encore des inconvénients qui justifient une immunité de la part du législateur en 2020, bien là, il va falloir les tasser vraiment, les voies. Parce que, moi, en 2004, on ne me parlait pas de changer les moteurs, on me parlait juste de : Donnez-nous du temps pour changer les voies. L'idée d'être capable de réduire à ce point-là n'existait pas. Maintenant, il y a deux solutions qui sont... On garde les mêmes chemins, mais on réduit. Je n'ai aucun problème avec ça. Et l'effet, c'est qu'effectivement il n'y a plus de matière à poursuivre.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député.

M. Charette : Donc, vous me dites : À la limite, si le projet de loi spécifiait que 2020, c'est l'échéancier final à ce débat qui perdure depuis quelques années, là, on pourrait peut-être vous réconforter un petit peu avec son adoption. Mais, sinon, cet échéancier-là, de 2020, en conséquence, vous semble raisonnable, peut-être pas idéal, mais raisonnable, à tout le moins?

M. Bélanger (Michel) : Bien, je vais vous dire, vous pourriez l'écrire de différentes façons, mais, si vous disiez qu'en 2020 les mesures à venir vont faire en sorte qu'il n'y aura plus d'inconvénient et que, dans ce contexte-là, on va... Autrement dit, renversez le fardeau de la preuve sur le dos de ceux qui n'ont pas été capables de l'éliminer. Au lieu d'imposer ça aux riverains, actuellement, qui peinent depuis quelques années, en attendant que ça arrête, renversez le fardeau de la preuve et, s'ils n'ont pas été capables de réduire, bien, à ce moment-là, c'est sûr. Et réduire de deux façons : par effectivement des moteurs qui ne génèrent plus d'inconvénient, ou encore des voies alternatives. Mais là l'immunité va revenir. Voilà.

M. Charette : Pour ma part, je suis d'avis que, dans les faits, des nuisances, il y en aura toujours, parce que des délinquants, il y en aura toujours. Et c'est difficile d'encadrer une pratique en fonction de ces délinquants, en quelque sorte, parce que la très grande majorité des adeptes de ces sports-là, à mon sens, veulent essentiellement profiter des joies de l'hiver, n'ont pas pour but de nuire au voisinage qu'ils fréquentent. Donc, pour moi, le défi, c'est d'ultimement permettre à des gens de vouloir s'en prendre à une industrie uniquement à cause de la présence de quelques délinquants. Et c'est pour ça... Je m'interroge. C'est certain que l'échéancier sera discuté. On est aux premières étapes, hein, du projet de loi. Il y aura l'étude article par article dans les prochains jours, les prochaines semaines, mais je me demande si on peut concevoir de pénaliser une industrie à cause que des résidents seraient offusqués de la présence de délinquants. Des délinquants, on en a sur nos routes, et des délinquants, on en a sur nos rivières, sur nos lacs, comme vous l'avez mentionné, mais ce n'est peut-être pas représentatif des utilisateurs, autant on parle de motoneige, autant de quad. Donc, c'est l'équilibre. C'est l'équilibre et, à mon sens, jusqu'en 2020, à tout le moins, je pense que cet équilibre-là est maintenu, puis, dans l'intervalle, c'est une industrie qui se développe, ce sont des pratiques qui deviennent de plus en plus acceptables.

D'ailleurs, ce matin, on a eu l'occasion de poser la question des plaintes, mais il y en a très peu. Et, même au niveau du traitement des plaintes, il y a un dispositif de suivi qui me semble intéressant.

Le Président (M. Iracà) : 20 secondes, M. le député. 20 secondes.

M. Charette : C'est très court, donc je vais vous laisser répondre.

M. Bélanger (Michel) : Bien, en fait, effectivement, si on a peu de délinquants, si on a peu d'événements... Vous relirez la décision P'tit-Train-du-Nord. Et, M. le député s'en rappellera, la juge, elle dépeint ce que les gens vivaient. Ce n'est pas quelques délinquants. Et je suis convaincu que l'immunité n'a plus sa raison d'être, parce qu'il n'y en aura plus. Effectivement, on ne maintient pas une immunité de poursuite pour quelques délinquants, parce que la nuisance ne devient pas anormale. C'est effectivement normal qu'on puisse entendre une motoneige une fois de temps en temps. Et personne ne va aller saisir les tribunaux pour quatre, cinq ans de procès, en payant les avocats, pour justement des nuisances qui sont accessoires et accidentelles. Donc, moi, c'est là que j'en suis. Je pense que...

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange. Je vous remercie infiniment, M. Bélanger, pour votre contribution à la commission. Merci.

Je vais suspendre les travaux quelques instants pour permettre au prochain groupe de s'installer.

(Suspension de la séance à 16 h 15)

(Reprise à 16 h 19)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance ouverte. Alors, on va poursuivre.

Nous allons entendre le prochain groupe, qui est la Fédération québécoise des clubs... Excusez-moi, le Club de motoneiges Diable et rouge. Comment ai-je fait pour confondre? Vous êtes tellement connus. Alors, je vous souhaite la bienvenue, bien évidemment, dans votre maison, la maison du peuple. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Je vois qu'il y a des gens qui étaient ici, là, qui représentaient un autre club, j'imagine. Donc, vous êtes accompagnée, madame. Simplement vous nommer ainsi que les noms des personnes qui vous accompagnent.

Club de motoneiges Diable et rouge inc.

Mme Krim (Nacéra) : Bonjour. Mon nom est Nacéra Krim, chargée de projet à la fédération. J'ai été très proche de ce dossier-là dès le départ, dès que j'ai été recrutée. Ça fait de cela sept ans. Donc, M. Roland Leroy m'a déléguée pour vous faire la présentation en son nom.

• (16 h 20) •

Le Président (M. Iracà) : Très bien. Alors, est-ce que vous êtes la seule qui allez parler? Alors, simplement, dès le départ, pour des fins d'enregistrement, peut-être vous renommer.

M. Gagnon (Mario) : Bonjour, Mario Gagnon, président de la Fédération des clubs motoneigistes du Québec. Je suis ici pour représenter le club Diable et rouge avec Mme Nacéra Krim, qui est chargée de projet à la fédération et qui connaît le dossier de fond en comble depuis sept ans.

Le Président (M. Iracà) : Excellent.

M. Gagnon (Michel) : On apprécie grandement que vous nous donniez le droit de parole, et nous supportons le report de l'immunité jusqu'à 2020. Ce que je peux vous dire présentement, ce que Nacéra va vous présenter, c'est une grosse partie de l'ouvrage que la fédération a fait ces sept dernières années suite au jugement Langlois. Elle va vous donner les détails pertinents et les démarches, et ça va démontrer à quel point la fédération tient à respecter les droits des citoyens et à favoriser, je veux dire, je ne sais pas comment je pourrais dire ça, que l'immunité puisse tomber en 2020.

Le Président (M. Iracà) : Puisque nous avons un temps assez court, simplement vous nommer, les deux autres personnes.

M. Desroches (Stéphane) : Stéphane Desroches, directeur général. Mais, voilà cinq ans, j'ai participé à la conception du nouveau tracé.

Le Président (M. Iracà) : Parfait.

M. Garneau (Michel) : Bonjour, Michel Garneau. Je suis gestionnaire des relations externes et développement stratégique de la fédération.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Rebienvenue à vous trois. Alors, madame, la parole est à vous.

Mme Krim (Nacéra) : Merci. Mme la ministre déléguée aux Transports, M. le Président, MM. les parlementaires de la commission, au nom du Club de motoneiges Diable et rouge, je vous remercie de nous accorder l'opportunité de nous exprimer lors de ces consultations particulières à propos du projet de loi n° 147.

Le Club de motoneiges Diable et rouge est au service de l'activité motoneige et est voué au développement économique de la région des Laurentides depuis plus de 50 ans. Il avait, au fil des années, avec la participation de clubs voisins, développé, dans les années 90, sur une ancienne ligne ferroviaire désaffectée, un important lien pour l'activité motoneige qui reliait, du sud au nord, Saint-Jérôme à Mont-Laurier, soit un corridor enneigé de plus de 150 kilomètres. Ce corridor du parc linéaire, affectueusement surnommé le P'tit-Train-du-Nord, était la colonne vertébrale de l'activité motoneige et du développement économique des Laurentides. Une multitude de sentiers reliant l'est et l'ouest vinrent se greffer, constituant ainsi le plus grand réseau de motoneige pour toute la région des Laurentides. Il était d'une importance vitale et était devenu, au fil des années, ce qu'est l'autoroute 15 au développement économique des régions situées plus au nord.

Suite à la situation de la Cour supérieure du Québec en regard avec le jugement Langlois, le Club de motoneiges Diable et rouge a été directement impacté et a subi une fracture majeure de ses sentiers, et ainsi brisé l'interconnectivité du réseau de sentiers de motoneige de la Fédération des clubs de motoneige du Québec, ce magnifique réseau qui fait l'envie de toutes les fédérations au pays. Conséquemment et à l'instar de la Fédération des clubs de motoneige, notre fédération, nous accueillons donc très favorablement et avec soulagement la reconduction de l'immunité jusqu'en 2020.

Je vous fais d'abord une petite mise en contexte. Le 30 novembre 2004, la Cour supérieure du Québec a donné raison à un groupe de citoyens de la Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire P'tit-Train-du-Nord, qui a intenté une action en justice contre la MRC des Laurentides, le Club de motoneiges Diable et rouge et le Club de motoneige de Labelle, leurs compagnies d'assurance respectives, le Procureur général du Québec, ainsi que le gouvernement du Québec. Intitulé jugement Langlois, la décision du tribunal fut d'interdire l'accès aux motoneiges sur le parc linéaire du P'tit-Train-du-Nord entre les bornes kilométriques 68,5 et 106,5 jusqu'à ce que des mesures appropriées soient prises pour que cesse la nuisance qui résulte de la circulation de motoneiges sur ce tronçon de parc linéaire.

Le 18 avril 2011, le ministre délégué aux Transports de l'époque, M. Norman MacMillan, a annoncé un investissement de 7,5 millions de dollars — une étude d'avant-projet à l'époque prévoyait 7,2 millions — pour le rétablissement des sentiers motoneige de 9,8 kilomètres entre les municipalités de Saint-Faustin — Lac-Carré et de Mont-Tremblant. Le nouveau sentier devait être localisé dans l'emprise de la route 117, seule alternative possible afin d'assurer le lien entre les Basses et les Hautes-Laurentides, ainsi qu'avec les régions avoisinantes, soit Lanaudière et l'Outaouais. Le projet devait débiter déjà au printemps 2012. Il fut également convenu que la relocalisation des sentiers de motoneige en dehors du parc national du Mont-Tremblant était conditionnelle à la réalisation de ce sentier-là de contournement du P'tit-Train-du-Nord, condition fortement appuyée entre autres par la municipalité de Saint-Donat, qui subit, depuis plus d'une décennie, les contrechocs de la fermeture des sentiers de motoneige au sein du parc Mont-Tremblant.

De plus, le tracé fut intégré, une chose importante pour nous, le tracé fut intégré dans la proposition du sentier permanent, ce qu'on appelle actuellement le sentier durable, élaboré dans le temps par la table de concertation des VHR des Laurentides, et cela en 2011. Entre-temps, de nombreuses estimations du projet ont été déposées depuis à la Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière et de nombreuses rencontres de travail ont été organisées afin de trouver une solution politiquement et socialement acceptable en relocalisant le sentier dans l'emprise nord de la route 117.

D'une longueur de 8,4 kilomètres, le sentier de contournement du parc linéaire du P'tit-Train-du-Nord est d'une importance majeure pour le développement économique de toutes les municipalités situées dans une circonférence de 100 kilomètres de ce secteur. Localement, ce sentier relie la ville de Sainte-Agathe à celle de Mont-Laurier. Il fait partie d'un important axe sud-nord reliant la région des Laurentides à celle de l'Outaouais vers l'ouest et à la Montérégie, via l'île Bizard, ville de Montréal plus au sud. Il est à signaler que la réalisation de ce lien faisait partie des recommandations qui ont fait l'objet d'un consensus régional unanime des clubs de motoneige, des municipalités, de la MRC, de l'ATR, de la zec Lavigne, et des conseils régionaux en environnement des régions des Laurentides et de Lanaudière, et de la Table d'harmonisation du parc du Mont-Tremblant.

La pratique de la motoneige dans les régions des Laurentides et Lanaudière et plus particulièrement de la municipalité de Saint-Donat est un important moteur économique. Elle permet de maintenir actifs de nombreux services : des hébergements, la restauration, les stations d'essence, les entretiens et les réparations, les locations et ventes de motoneiges, les vêtements et accessoires. Elle représente un intérêt tout particulier pour tous les villages et communautés dont celles de la communauté autochtone de Manawan, qui autrement fonctionnerait au ralenti durant l'hiver. Les retombées économiques dans la région sont estimées à près de 340 millions de dollars.

La municipalité de Saint-Donat, depuis la fermeture du sentier des caribous au sein du parc du Mont-Tremblant, subit d'importantes pertes d'emploi dues au manque de retombées économiques jadis reliées à la pratique de la motoneige sur son territoire. Actuellement, la pratique de la motoneige permet aussi la survie et le développement économique du secteur au nord de Mont-Laurier, de son industrie d'hébergement, de restauration et d'un très grand nombre de commerces reliés à la pratique de l'activité, d'autant plus que l'industrie forestière connaît, comme dans plusieurs autres régions, de sérieuses difficultés depuis plusieurs années dues à la problématique du bois d'oeuvre avec nos voisins du Sud. De nombreux touristes locaux et étrangers, essentiellement européens...

Le Président (M. Iracà) : ...secondes, Madame. Je suis désolé.

Mme Krim (Nacéra) : O.K. Donc, j'ai parlé des...

Le Président (M. Iracà) : À moins que j'aie le consentement des membres, là, pour enlever un peu de temps pour la période d'échange.

Une voix : Consentement de mon côté.

Le Président (M. Iracà) : Consentement de votre côté? Consentement? Consentement? Allez-y, je vais vous laisser peut-être...

Mme Krim (Nacéra) : Merci, merci.

Le Président (M. Iracà) : Oui, une minute de plus, là, de... Allez-y.

• (16 h 30) •

Mme Krim (Nacéra) : Ça va être rapide, merci infiniment. Donc, je vous parlerai d'abord de l'acceptabilité sociale. Il faut dire que la proposition de mettre le sentier le long de la route 117 ainsi que d'avoir la motoneige sur le territoire des municipalités environnantes a été appuyée par le secteur, par la ville de Saint-Faustin – Lac-Carré. Je vous dirais que, juste après le jugement, en 2010, il y a eu un sondage qui a été fait auprès de la population sur le projet de sentier de motoneige qui traverse son territoire. À cet effet, deux séances d'information ont été faites, et les résultats ont été très positifs, puisque le sondage a démontré que... Les réponses ont été de l'ordre de 55,4 %, dont 70 % sont favorables à la présence du sentier de motoneige sur le territoire de la municipalité. Et 93 % des répondants sont d'accord avec le tracé proposé, soit au nord de la 117. Depuis ce sondage, la municipalité de Saint-Faustin – Lac-Carré a toujours appuyé la présence de la motoneige sur son territoire, selon les termes que les citoyens ont acceptés.

D'un autre côté, la ville de Mont-Tremblant a également confirmé son appui au Club de motoneiges Diable et rouge dans ses démarches pour le rétablissement du lien du P'tit-Train-du-Nord, par résolution. Et, afin de pérenniser le sentier de motoneige sur son territoire, la ville a même intégré le tracé dans son plan d'urbanisme. C'est une chose qu'on revendique tout le temps, qu'il y ait le tracé de sentier de motoneige à l'intérieur du schéma d'aménagement, geste qu'on trouve très fort et très significatif de l'engagement de cette municipalité.

Également, on a d'autres municipalités telles que la ville de Sainte-Agathe-des-Monts, qui a adopté une résolution pour appuyer la réalisation de ce sentier.

Le Président (M. Iracà) : En conclusion, Mme Krim.

Mme Krim (Nacéra) : En conclusion, je vous dirais qu'il y a énormément d'études, que je ne vais pas développer, les études qui ont été faites, comme l'étude de McGill, qui démontrent que la motoneige, actuellement, est beaucoup plus propre que ce qu'elle a été en 2004. D'un autre côté, l'étude qui a été faite, l'étude socioacoustique qui a été faite sur le bruit causé par la circulation des motoneiges, on trouve que tous les éléments qui ont été cités par cette étude-là, nous y avons répondu. Parce que, dans le P'tit-Train-du-Nord, la circulation a été interdite entre 22 heures et 6 heures du matin, alors que la loi, elle dit qu'elle est interdite entre minuit et 6 heures du matin. Donc, on a fait plus que ce qui a été demandé. Et, d'un autre côté, il a été démontré qu'il y a une différence moyenne de niveau sonore de 17 décibels. Elle est perçue entre l'intérieur des bâtisses et l'extérieur de celles-ci, du moment que les fenêtres sont fermées, en hiver, donc on ne l'entend pas tellement, la motoneige.

Je vous dirais, en conclusion, il y a une autre étude qui a été faite aussi, qui compare...

Le Président (M. Iracà) : Rapidement, Mme Krim, s'il vous plaît, parce qu'on va...

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Oui, je pense qu'à travers les blocs d'échange, vous allez pouvoir récupérer vos notes et répondre à certaines questions, parce que, là, on n'aura pas de bloc d'échange, sinon. Alors, merci beaucoup de votre présentation.

On va procéder au premier bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Mme la ministre, la parole est à vous pour un temps approximatif de 13 min 30 s.

Mme Tremblay : Merci beaucoup, M. le Président. Merci beaucoup, Mme Krim, pour votre présentation. Simplement vous mentionner qu'on est bien au fait de votre situation et qu'on travaille très fort, en ce moment, pour rétablir justement le sentier 325. Je tiens à saluer également toute votre implication à la recherche de solutions, c'est vraiment très apprécié.

Je vais avoir quelques questions. Certaines questions... Vous l'avez abordé un peu, mais j'aimerais que vous puissiez élaborer davantage. Quelles sont les conséquences du jugement Langlois, les conséquences que ce jugement-là a eues sur votre activité, vos activités au club?

Mme Krim (Nacéra) : Je vous dirais, le club, dès le départ, il a ressenti une baisse de ses rentrées d'argent. Parce que les rentrées d'argent pour le club, ça vient par le biais des droits d'accès. Et, dès qu'il y a eu cette rupture-là de cette colonne vertébrale, je dirais, même, dans les Laurentides, ça s'est ressenti tout de suite. Je vous dirais que j'ai trouvé des traces où la fédération, dès 2004, a beaucoup aidé le club en essayant de le dédommager. Sauf que ce n'est pas une situation qu'on peut... à long terme, qui est viable. Donc, ce qui est... Sur le plan financier, il y a eu des pertes. Aussi...

Mme Tremblay : Pour le membership?

Mme Krim (Nacéra) : Pour le membership. Mais, d'un autre côté, on ne pouvait plus offrir le circuit interconnecté dans cette région-là. Donc, au-delà du club, il y a eu des répercussions, que ce soit à Saint-Donat, qui s'est vu aussi

couper, à la suite de la Loi sur les parcs en 2008, un sentier qui passait à l'intérieur du parc du Mont-Tremblant, et qui a accepté cette relocalisation à l'extérieur, à condition qu'il y ait cette interconnectivité du côté de la 117. Ce n'est pas venu tôt, et il y a eu des répercussions même à ce niveau-là. Du côté aussi des Hautes-Laurentides, ce n'est pas pour rien que certaines municipalités ont appuyé la réalisation. C'est parce qu'eux aussi ils ont ressenti les contrecoups de cette coupure. D'autant plus, comme vous le savez, la crise récurrente avec le bois d'oeuvre qui revient à chaque fois... Donc, la motoneige, dans cette région, est là pour pallier à ces manques, à ces manques financiers qui sont créés par d'autres crises qu'ils vivent.

Mme Tremblay : Est-ce que ça a eu un impact aussi sur la mobilisation de vos bénévoles?

Mme Krim (Nacéra) : Je vous dirais que monsieur... Ce club-là, il a toujours cru en sa cause. Il a été découragé à plusieurs reprises, mais il revient à la charge à chaque fois. C'est sûr que, s'il n'a pas l'espoir qu'une solution sera faite, c'est certain qu'on va les perdre, nos bénévoles. Et vous savez pertinemment que notre plus grande richesse dans cette activité-là, c'est les bénévoles. Ils sont nombreux à s'investir, à donner beaucoup de leur temps pour leur passion. Et ce n'est pas chez eux, ce n'est pas dans leurs poches que l'argent rentre. C'est dans nos milieux. Et, dans certaines régions éloignées, on en a parlé ce matin, l'activité motoneige, c'est ça qui permet la survie de certaines villes et villages. Et, sans ça, on risquerait de perdre, de désertifier... J'exagère peut-être le terme. Certaines régions éloignées, elles seraient désertées s'il n'y a pas certaines activités qui sont, je dirais même, patrimoniales.

Moi, ce que j'ai compris et ce que je vois au jour le jour, c'est que la motoneige, ça fait partie du patrimoine. Ça fait partie du patrimoine québécois. Et ce n'est pas pour rien que le tourisme en a fait un produit à promouvoir dans sa stratégie touristique. Ce n'est pas pour rien qu'il y a une mesure 9 qui dit : Il faut faire un plan de développement, un plan d'action pour développer cette pratique-là. Les gens qui viennent de l'extérieur, ils voient la motoneige comme un produit exceptionnel au Québec. Si on compare à d'autres activités VHR, sans les nommer, on est les seuls à avoir un réseau de 33 000 kilomètres à la grandeur du Québec, qui relie toutes les régions sans exception. Et c'est merveilleux pour un Ontarien qui rentre de l'Outaouais et qui se retrouve en Gaspésie sans descendre de sa motoneige.

Mme Tremblay : L'immunité a été votée en 2004 à l'unanimité, à la suite, justement, de l'interruption de votre sentier. Quelle est votre opinion à vous sur l'immunité?

Mme Krim (Nacéra) : On est très conscients, je vous... Et, je ne sais pas, je vais enlever le chapeau de celle qui présente le club. Je prendrai celle de chargée de projet à la fédération. On est très conscients que l'immunité ne peut pas perdurer éternellement. On sait qu'elle est nécessaire. On sait qu'il faut mettre — on a commencé — des actions pour essayer de corriger le tir. L'industrie aussi. L'industrie a fait sa part, elle est en train de faire sa part. Ce n'est pas encore fini. On veut continuer. C'est sûr qu'on voudrait que ça continue, le temps qu'on réponde à toutes les exigences, qu'on contente les gens. C'est normal que les gens qui... Les riverains, s'ils ne sont pas confortables, certains, il faudra le quantifier, ça aussi.

Parce que la situation de 2004 et la situation de 2018 ou 2020 n'est certainement pas la même. Peut-être qu'il faudra faire encore une étude aussi élaborée que celle qui a été faite sur le bruit, en 2009, pour voir où est-ce qu'on est arrivés. Déjà, l'étude qu'on a faite avec McGill, elle est déjà très positive, à notre avis. Le fait qu'il faut aller plus loin... Nous, on a fait une étude selon nos moyens. On n'a pas les moyens de l'étude qui a été faite en 2009. Peut-être qu'il serait intéressant d'initier une étude comme celle-là pour justifier le report ou pas de l'immunité.

Mme Tremblay : Là, je vais me faire l'avocat du diable, et non du Diable rouge. Me Bélanger, qui a passé juste avant vous, du Centre québécois du droit de l'environnement, a dit que, bien, l'immunité n'avait plus sa place, parce que justement vous vous étiez adaptés, puis il y avait eu beaucoup de chemin qui avait été fait depuis ce temps-là. Qu'est-ce que vous aimeriez répondre à ça?

• (16 h 40) •

M. Garneau (Michel) : Je peux répondre...

Une voix : Oui, allez-y.

M. Garneau (Michel) : C'est juste pour vous dire, moi, je travaillais au bureau de la FCMQ lorsque le jugement a sorti en 2004. Je peux vous dire que, chez nous, le téléphone ne dérougissait pas par des clubs qui étaient en panique parce qu'ils venaient de perdre des droits de passage. On a vu un effet domino, là, qui s'est réparti d'un coin du Québec à l'autre par des gens qui avaient peur d'être actionnés.

Il faut comprendre que l'être humain n'agit pas selon la réalité, mais selon sa perception de la réalité. Alors, un propriétaire foncier, qui, même, n'aurait possiblement pas été exposé à se faire actionner, avait la peur. Il faut comprendre que les propriétaires fonciers ne reçoivent pas un cent en retour. C'est un acte de générosité qu'ils font. C'est un cadeau qu'ils font à la communauté pour le développement économique et pour le loisir de leurs voisins. Mais ces gens-là, la minute qu'ils se sentent exposés — et le mot critique est «sentir exposés» — ils vont retirer un droit de passage. Et puis c'est ce qu'on a vécu en 2004. Et notre crainte, actuellement, c'est exactement ça.

C'est que, malgré le fait que, possiblement, il y aurait peut-être moins de cas qu'on pourrait croire où ce serait vraiment un enjeu, c'est que les gens vont être sous l'impression d'être exposés à une action légale, et c'est ce qui nous fait peur, à nous. Parce qu'on sait qu'encore c'est des ententes de bon voisinage, les droits de passage. Et notre crainte, c'est

que, si l'immunité est retirée de façon prémature, c'est qu'on va vivre les séquelles de ça. Et tu as beau essayer de convaincre que quelqu'un garde... M. Tremblay, vous n'avez pas de problème, vous ne serez pas actionné. Si cette personne-là a la moindre crainte de passer au tordeur, légalement, il va retirer un droit de passage, puis c'est tout à fait normal. Merci.

Mme Tremblay : Mais vous croyez que ces craintes vont disparaître après 2020?

M. Gagnon (Mario) : ...mentionné ce matin, je veux dire, à l'heure actuelle, je veux dire, la fédération a pris action dans différents cas. Puis la demande qu'on va faire, je veux dire, au niveau du conseil d'administration, et des bénévoles, et des agents de liaison, on veut prendre l'engagement pour que 2019, septembre, voici le réseau qu'on a à la grandeur de la province. Comme mentionné ce matin, ça peut être 15 000 kilomètres, ça peut être 12 000 kilomètres, mais on va s'assurer de l'interconnectivité.

Pour répondre à M. Bélanger tantôt, oui, c'est beau, depuis 2004, blabla, vous auriez dû avoir fait quelque chose, il ne faut pas oublier que les clubs à l'intérieur de la fédération sont tous des organismes sans but lucratif, et que c'est 4 500 bénévoles, et qu'ils ne sont pas dépendants de la fédération. La fédération ne veut pas leur donner d'ordre. Ces gens-là vont avoir tendance à réagir quand ça va mal ou quand ça presse. Là, je veux dire, le message qu'on transmet depuis plus qu'un an, là, le moratoire s'en vient à la fin, il faut se préparer. Donc, soyons sérieux. Parce que les réunions régionales qu'on a eues à l'heure actuelle, je ne me suis pas gêné pour leur dire : Le moratoire s'en vient, la fin s'en vient, il faut préparer.

Donc, les actions sont là. Puis, oui, c'est nécessaire pour nous, la prolongation jusqu'à 2020, mais soyez assurés que, de notre côté, tous les efforts sont faits. Et le résultat final, si c'est 15 000 km, nous allons vivre avec 15 000 km. Ce qu'on veut s'assurer, c'est d'avoir l'interconnectivité, ce qui est bien important pour l'économie.

Mme Tremblay : Merci beaucoup. Je crois qu'il y a mon collègue de Mégantic qui aimerait également prendre la parole.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Alors, M. le député de Mégantic, trois minutes.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Le P'tit-Train-du-Nord, le sentier que vous appelez comme ça, j'imagine que c'est une voie ferrée, ça?

Des voix : Anciennement, oui.

M. Bolduc : Et depuis quand il n'y avait plus de train là-dessus?

Mme Krim (Nacéra) : Je vous dirais, ça fait longtemps. Ça fait longtemps.

M. Bolduc : Fin des années 80, à peu près. Donc, les gens qui restaient à proximité de ça, ils savaient qu'il passait des trains là?

M. Gagnon (Mario) : Mais le train ne menait pas de bruit.

M. Bolduc : O.K. Mais les trains, ce n'était pas un problème, mais les motoneiges, c'était un problème. Je comprends-tu bien, oui?

M. Gagnon (Mario) : Oui, ça ressemble à ça.

M. Bolduc : O.K. Bon, ça, c'est le premier point. Vous avez parlé tout à l'heure... parce que le secteur sud était finalement l'alimentation de votre sentier pour accéder à Mont-Laurier et l'Abitibi, en fait, et que ces secteurs-là auraient été dévitalisés de façon significative en coupant le sentier. En fait, le flux de touristes et de gens qui allaient dépenser des sous plus au nord s'éteignait. Mais ça, aussi, tuait un peu l'activité de motoneige dans le sud... je veux dire, le nord de Montréal, là, le périmètre des Laurentides qui est urbanisé. Est-ce que vous avez une idée de combien de réduction de membres vous avez eue dans cette époque-là? Est-ce qu'on parle de 10 %, 20 %, 50 %?

M. Desroches (Stéphane) : Non, on n'a pas de donnée de qu'est-ce qui... s'il y a eu une grosse réduction de membres. Ça a bougé, l'achalandage. Qu'est-ce que ça a fait, c'est que ça a envoyé de plus en plus des motoneigistes en direction de Lanaudière ou même en direction de Québec, et ainsi de suite, Mauricie. C'est que ça a déplacé le monde. Parce que, dans le secteur des Basses-Laurentides, on a un gros bassin de motoneigistes. Ça a juste déplacé. Mais ça a créé beaucoup d'achalandage dans ces secteurs-là, par contre, beaucoup plus difficiles à entretenir, et ainsi de suite, beaucoup plus de touristes. Que le fait de réouvrir le sentier en direction nord, c'est que, là, on va recréer un genre d'équilibre, puis ça va aider tous les... je vous dirais, le milieu, qu'est-ce qu'est la restauration, et ainsi de suite. Parce que ça a diminué beaucoup. Il y avait des commerces dans ce temps-là, puis l'hôtelier aussi, que ça a diminué dans ce secteur-là, que le fait de rouvrir ce sentier-là risque de rebouger beaucoup l'économie dans ces secteurs-là.

M. Bolduc : Maintenant, est-ce que vous savez combien de sentiers, si on considère interrégional vs ce qu'on appelle les sentiers locaux, dans ce secteur-là?

Le Président (M. Iracà) : En 30 secondes.

Mme Krim (Nacéra) : ...17 000 kilomètres à peu près, hein?

Une voix : Trans-Québec puis régional?

Mme Krim (Nacéra) : Oui, Trans-Québec... plus que 20 000. Trans-Québec et régional, plus que 20 000.

M. Bolduc : Plus que 20 000 kilomètres?

Une voix : Trans-Québec et régional.

Mme Krim (Nacéra) : Régional, hein, parce que c'est ceux-là...

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange. Merci beaucoup. Alors, nous allons débiter un deuxième bloc d'échange avec l'opposition officielle, et je cède la parole au député de Labelle.

M. Pagé : Merci, M. le Président. Merci d'être ici avec nous aujourd'hui. Alors, le projet de loi n° 147 vient essentiellement dire qu'on prolonge la suspension des droits de recours. Vous avez choisi de venir déposer un mémoire bien au-delà du projet de loi n° 147 et plutôt de nous parler des conséquences suite au jugement Langlois. Évidemment, je vous suis là-dedans depuis longtemps. Je suis le député local depuis toute cette saga, depuis 2001, et je vais me permettre de compléter un petit peu l'histoire, si vous acceptez.

Parce qu'effectivement la ministre des Transports, à l'époque, qui est aujourd'hui ministre du Tourisme, après le jugement Langlois de 2004, avait un mandat de faire une tournée du Québec pour trouver de quelle façon on pourrait pérenniser les sentiers. Alors, il y a eu beaucoup de travail qui a été fait à ce moment-là, et tout ce travail-là, pendant toutes ces années-là, c'était essentiellement pour trouver, dans les cas les plus, je dirais, à risque de poursuite... de trouver de quelle façon on pourrait les déplacer pour les pérenniser. Vous avez dit effectivement que, dans le coin de Saint-Donat, on a modifié le tracé, on a modifié à certains endroits. Et on est arrivés, même après plusieurs années de recherche, à un cul-de-sac. Et la seule façon pour pouvoir continuer à monter de façon, je dirais, assez fluide vers les Hautes-Laurentides, c'était de passer à l'intérieur de l'emprise de la 117.

Pour continuer la petite histoire, il est important de savoir... Puis le communiqué, moi, je l'ai dans ma poche depuis des années, hein? C'est le communiqué qui a été émis le 18 avril 2011 par Norm MacMillan à l'époque, qu'on a applaudi très, très fort, qui annonce aujourd'hui un investissement de 7,5 millions pour le nouveau sentier récréatif de 9,8 kilomètres de Saint-Faustin — Lac-Carré jusqu'à Mont-Tremblant. Les travaux entourant ce projet débiteront au printemps 2012.

Je tiens, pour le bénéfice des gens qui nous écoutent, pour qu'on comprenne bien l'histoire... Le ministère des Transports, à ce moment-là, n'avait pas véritablement évalué le coût, ou très, très peu. Quand nous étions au gouvernement, en 2013, j'avais la responsabilité ministérielle de la région des Laurentides, et la direction régionale des transports m'est arrivée en 2013, et le projet était rendu entre 15 à 18 millions. Je pense que vous êtes bien au fait. Vous comprenez également que faire 10 kilomètres pour 18 millions, je pense qu'il n'y aurait pas eu d'acceptabilité sociale. Même vous, vous hochez de la tête en confirmant.

Alors, nous nous sommes mis au travail. Le député de Jonquière, qui était ministre des Transports à l'époque, m'a donné le mandat de participer à toutes les rencontres avec le ministère des Transports pendant 18 mois, presque 24. Vous étiez là à l'occasion. On a travaillé très fort avec la communauté, avec le milieu, avec les clubs de motoneige pour arriver à une solution. Et, aujourd'hui, selon les dires des clubs de motoneige, on pourrait faire les travaux autour de 2 millions, peut-être 2,5, mais autour de 2 millions, c'est ça que l'on me dit. Depuis un an, les droits de passage... Vous allez me dire si c'est toujours le cas, mais on me dit que tous les droits de passage sont autorisés, que l'acceptabilité sociale est au rendez-vous.

Vous avez mentionné... Effectivement, il y a eu une espèce de référendum, sondage auprès de la communauté directement concernée. Les MRC sont d'accord. Les zecs et pourvoiries, qui ont vu leur achalandage, dans certains cas, diminuer de 40 % en saison hivernale, sont d'accord. Donc, moi, on m'a même dit, à un moment donné : Mais qui bloque? Qui bloque? Alors, aujourd'hui, je vous pose la question : Étant donné que l'acceptabilité sociale est au rendez-vous partout, étant donné qu'on a un projet qui est à peu près 70 % moins cher que ce qu'on avait annoncé il y a six ans, étant donné que vous avez les droits de passage partout, comment vous expliquez qu'on n'a pas encore réalisé le sentier?

• (16 h 50) •

Mme Krim (Nacéra) : Je préfère laisser mon directeur répondre à ça. Je vous dirai juste, M. le député... Effectivement la première évaluation était autour de 17 millions. Même pour nous, c'était inacceptable. Vous le savez très bien, vous connaissez notre position là-dessus. Il y a eu énormément de travail qui a été fait avec vous, avec la fédé, le club, M. Roland Leroy, que je tiens à saluer, et il a travaillé fort, et on a démontré qu'on pouvait faire un sentier autour de 2,5 millions. On nous a demandé les droits de passage pour les maisons qui sont... où on ne passe même pas, mais qui sont à 30 mètres. On les a eus. L'acceptation. On nous a demandé les droits de passage sur les terrains où on passait. On les a eus. Donc, tout est là. Je sais que c'est en cours. On a beaucoup travaillé avec la DT. Il y a une très bonne collaboration, et ça continue.

Donc là, à ce niveau-là, je préfère laisser mon directeur vous en parler. Ce que je sais, c'est qu'on... bon train, et puis on attend des réponses.

M. Desroches (Stéphane) : Oui. M. le Président, je vous dirais, tout est là présentement pour faire ce sentier-là. Et, présentement, je sais que, du côté du ministère... ont tout en main. Il nous reste simplement à avoir le go. Je crois que le club, depuis les dernières... Nacéra l'a dit, vous l'avez dit, l'acceptation sociale... Tout a été tout canné, on pourrait dire, là, désolé. Mais il manque simplement le go à faire le projet.

Et je pourrais peut-être rajouter là-dessus... C'est que la journée que ce projet de loi sera fait, je crois que ça va nous aider dans le futur pour l'immunité. Parce qu'il faut dire que, dès le départ, quand il y a eu cette problématique-là, oui, ça a fait peur un peu partout dans le Québec, mais est-ce qu'on a fait beaucoup d'ouvrage depuis ces dernières années là? Les clubs ont travaillé fort à déplacer les sentiers, à se mettre aux normes. Mais je crois que ça, c'est le... Comment je pourrais dire? Ça va être quelque chose de plus quand on va rouvrir le train du nord. Ça va envoyer aussi un message peut-être versus... à tout le monde, ceux qui ne connaissent pas très bien la motoneige, où qu'on est rendus. Je crois qu'on est rendus là. Il faut faire le projet.

Le Président (M. Iracà) : M. le député.

M. Pagé : Aujourd'hui, êtes-vous formels que, si on rétablit le sentier avec cette connexion, le 9,8 kilomètres qui manque, on va pérenniser le sentier? Parce que, dans le fond, la recherche, c'est de pérenniser les sentiers à des endroits où ça ne sera pas contesté. Cet endroit-là ne l'est pas. Alors, est-ce qu'on pérennise les sentiers?

M. Desroches (Stéphane) : Oui, on pérennise les sentiers en amont et en aval, aucun problème. On a tout l'appui du milieu, qu'est-ce qui est municipalité, MRC, et ainsi de suite. On n'est pas inquiets.

M. Pagé : Bon, aujourd'hui, au lieu de 7,5 millions, on est capables de le faire autour de 2 millions, 2,5 millions.

M. Desroches (Stéphane) : 2,5 millions, qu'on a eus de l'équipe Laurence.

M. Pagé : Puis, à l'époque, c'était carrément le gouvernement du Québec qui le payait en totalité. Si le gouvernement demandait aux clubs de motoneige de financer... Par exemple, 500 000 \$, est-ce qu'ils ont les moyens de payer ça?

M. Desroches (Stéphane) : Malheureusement, non. Il faut comprendre que les clubs vivent grâce à l'utilisateur-payeur de nos droits d'accès. Et on est rendus en 2017. Ça coûte très cher, le fioul. Les machines coûtent très cher, les surfaceuses. On parle des machines, et le club a eu le droit à en avoir une, je crois, voilà deux ans via nos programmes. Mais qu'il faut quand même qu'ils financent une partie, parce que chez nous, notre programme, on en a payé la moitié, que le club doit financer l'autre partie. Ça fait que c'est beaucoup d'argent pour les clubs que de vouloir faire ce tracé-là, malheureusement. C'est un gros montant.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, il vous reste 20 secondes.

M. Pagé : Bien, 15 secondes... Vous remercier pour le travail qui a été fait pendant toutes ces années pour la recherche de... pérenniser le sentier. Et, surtout, parce qu'il doit nous écouter, saluer M. Roland Leroy, qui a tenu ça, parce que ça fait des années qu'il se fait harceler, par un très grand nombre de bénévoles et de citoyens de partout à travers le Québec, à quel moment ça va rouvrir. Alors, chapeau! Merci, M. Leroy.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons débiter le dernier bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition. M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : C'est gentil, merci. Un plaisir de vous entendre de nouveau. Pour votre part, madame, un plaisir de vous avoir entendue, là, à la lecture du mémoire.

On est à la fin de la journée, quatre groupes ont comparu. Est-ce que vous arrivez essentiellement à la même conclusion que moi? C'est-à-dire, prolonger une interdiction de recours, ce n'est pas l'idéal dans une société comme la nôtre, mais que ça demeure, à ce moment-ci, à tout le moins, le juste équilibre pour permettre, autant aux fédérations, à votre fédération, mais celle du quad également, mais également aux clubs, de s'adapter pour passer peut-être à l'étape suivante, dans quelques années, qui viserait à ne plus renouveler cette loi-là, mais que, dans l'instant présent, pour le moment, c'est incontournable, compte tenu des ajustements, là, qu'il reste à faire. Est-ce que c'est une conclusion juste que je vous présente très sommairement?

M. Gagnon (Mario) : Je crois que vous avez entièrement raison de ce côté-là. Ça va nous permettre de peaufiner toutes les actions qui ont déjà été prises et de consolider le réseau de sentiers qu'on veut pérenniser. Puis, à ce moment-là, on va pouvoir impliquer tous les intervenants du milieu pour nous donner un gros coup de main de ce côté-là.

M. Charette : Vous avez entendu l'interlocuteur tout juste avant vous, qui mentionnait : Bien, au pire... Parce que, dans son cas, il avait un certain nombre de réserves, mais lui mentionnait... Si, à tout le moins, on pouvait

mentionner que c'était la dernière fois qu'il y avait une prolongation, il pourrait être en partie rassuré. Est-ce que c'est, pour vous, nécessaire qu'on fasse cette mention-là? Ou on est suffisamment avancés comme fédération pour être confiants qu'on puisse procéder, là, sans qu'il y ait de mention particulière?

M. Gagnon (Mario) : Ce que je peux vous dire... Je ne peux pas prévenir l'avenir. Tout ce que je sais, c'est qu'à l'heure actuelle, pour ce qui est de 2020, ça nous convient, et on va prendre les actions nécessaires pour en arriver à consolider le réseau. La décision, je veux dire, revient au législateur, puis je pense que vous autres, vous êtes impliqués de ce côté-là. Quand même que je vous dirais : Je veux l'avoir jusqu'à 2040, je pense que ça ne marchera pas.

Le Président (M. Iracà) : Et l'échéancier de 2020, selon vous, a été établi de quelle façon? Est-ce que c'est aléatoire ou c'est suite à des échanges que vous avez eus avec le ministère pour dire : Ça semble être l'horizon raisonnable?

M. Gagnon (Mario) : Je vais vous dire ce qu'il en est de ce côté-là. Je veux dire, quand on avait rencontré M. Daoust à la fin de son mandat, où, le lundi suivant, ça changeait, là, c'est là qu'on a appris qu'éventuellement la présentation devrait être faite pour 2020. On n'a pas eu de détail pourquoi 2020, et pourquoi pas 2021 ou juste une année. Ça, je ne peux pas vous confirmer ou infirmer quoi que ce soit de ce côté-là.

M. Charette : Mon collègue de René-Lévesque, un petit peu plus tôt ce matin, questionnait justement l'échéancier, à savoir, est-ce que ce ne serait pas pertinent, par mesure de précaution, d'ajouter une année ou deux, sinon un délai supplémentaire. Est-ce que c'est une revendication que vous avez eu à partager...

M. Gagnon (Mario) : On n'a pas revendiqué rien. On n'a pas discuté de rien de ce côté-là. Mais, je veux dire, à l'heure actuelle, c'est sûr que, pour nous, 2020, ce n'est pas un problème. Si on parle du 1er janvier, j'aimerais bien mieux que ce soit le 31 décembre. Ça me redonne 12 mois supplémentaires. Ça fait qu'à ce moment-là je peux dire... Je pense que tout le monde pourrait être heureux, et d'un côté et de l'autre. Donc, on aurait une latitude de trois ans francs, et ce serait valide pour les deux fédérations. En tout cas, je pense que ça aurait du bon sens.

M. Charette : C'est bien gentil. Parce que je vois les signaux qui me sont faits, le temps étant très, très limité, juste vous remercier. Je sais que c'est une industrie que vous portez à bout de bras, qui repose largement sur du bénévolat, mais qui permet aussi à bon nombre de régions de faire profiter des plaisirs de l'hiver, mais aussi à développer leur économie. Donc, merci pour le travail qui est fait et, encore une fois, merci pour l'éclairage que vous nous avez apporté aujourd'hui.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Deux-Montagnes. Je vous remercie pour votre contribution aux travaux de la commission.

Mémoire déposé

Je prends un instant pour déposer le mémoire du Barreau du Québec, que nous avons reçu cet après-midi. Une copie vous a été envoyée pendant la commission, alors vous en prendrez connaissance.

M. Pagé : ...déposer le communiqué de Norm MacMillan?

Document déposé

Le Président (M. Iracà) : Ah! bien oui. Norm MacMillan, du magnifique comté de Papineau, dont j'ai pris la relève. Alors, il sera déposé également. On vous enverra une copie.

Merci de votre présence, merci beaucoup.

Je vais ajourner les travaux.

(Fin de la séance à 17 heures)