

# ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

# Journal des débats

**Commissions parlementaires** 

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée du projet de loi n° 30 — Loi modifiant la Loi sur la Société d'habitation du Québec (6)

Consultations particulières sur le projet de loi n° 43 — Loi sur les véhicules hors route

Le mardi 10 décembre 1996 - N° 54

Président: M. Jean-Pierre Charbonneau

**QUÉBEC** 

#### Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	115,00 \$
Débats des commissions parlementaires	325,00 \$
Pour une commission en particulier:	•
Commission de l'aménagement et des équipements	105,00 \$
Commission du budget et de l'administration	75,00 \$
Commission des institutions	70.00 \$
Commission des affaires sociales	65,00 \$
Commission de l'économie et du travail	60,00 \$
Commission de l'éducation	40,00 \$
Commission de la culture	35.00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries	52,55
et de l'alimentation	20,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	10,00 \$

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

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

Assemblée nationale du Québec Distribution des documents parlementaires 880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195 Québec, Qc G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754 Télécopieur: (418) 528-0381

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec ISSN 0823-0102

# Commission permanente de l'aménagement et des équipements

# Le mardi 10 décembre 1996

#### Table des matières

Étude détaillée du projet de loi n° 30 — Loi modifiant la Loi sur la Société d'habitation du Québec Étude détaillée					
Administration provisoire (suite)	1				
Remarques finales	1				
M. Rémy Trudel	7				
M. Robert LeSage	7				
Consultations particulières sur le projet de loi n° 43 — Loi sur les véhicules hors route	8				
Remarques préliminaires					
M. Jacques Brassard	8				
M. Robert Middlemiss	9				
Auditions					
Union des producteurs agricoles du Québec (UPA)	10				
Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec (UMRCO)	18				
Association des coureurs de moto du Québec (ACMO)	25				
Fédération québécoise des clubs de motocyclistes associés (FQCMA)	33				
Fédération des clubs de motoneigistes du Québec inc. (FCMQ)	41				
Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN)	49				

#### **Autres intervenants**

M	Camilla	Laurin	nrésident
IVI .	Camune	Laurm	mresmem

- M. François Gendron
- M. Réal Gauvin
- M. André Pelletier
- M. Gabriel-Yvan Gagnon
- Mme Danielle Doyer
- M. Normand Poulin
- M. Gérard R. Morin
- M. Robert Benoit
- \* M. Gratien D'Amours, UPA
- \* M. Michel C. Lord, idem
- \* M. Michel Fernet, UMRCO
- \* Mme Isabelle Chouinard, idem
- \* M. Pierre Corbeil, ACMO
- \* M. Dérick Bourdeau, idem
- M. Abel Bosum, idem
- \* Mme Audrey Bourdeau, idem
- Mme Ève Bourdeau, idem
- \* M. Michel Bergeron, FQCMA
- M. Danny Gagnon, idem
- \* M. Jamie Ovando, idem
- M. Normand Besner, FCMQ
- \* M. Richard Charbonneau, idem
- ' M. Yves Watier, idem
- Mme Gisèle Lamoureux, UQCN
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

#### Le mardi 10 décembre 1996

#### Étude détaillée du projet de loi n° 30

# Consultations particulières sur le projet de loi n° 43

(Onze heures cinquante-deux minutes)

Le Président (M. Laurin): Je déclare ouverte la commission de l'aménagement et des équipements, dont le mandat aujourd'hui est de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 30, Loi modifiant la Loi sur la Société d'habitation du Québec.

Mme la secrétaire, est-ce que vous avez des remplacements à annoncer?

La Secrétaire: Oui. M. Benoit (Orford) est remplacé par M. Copeman (Notre-Dame-de-Grâce); M. Quirion (Beauce-Sud) est remplacé par M. LeSage (Hull).

# Étude détaillée du projet de loi n° 30

#### Étude détaillée

# Administration provisoire (suite)

- Le **Président (M. Laurin):** Merci. Nous en étions rendus à l'étude de l'article 85.2 introduit par l'article 1 du projet de loi.
- M. Trudel: J'avais eu l'occasion, M. le Président, de présenter mon argumentation. Si l'opposition avait des questions...
- Le Président (M. Laurin): M. le député de Hull.
- M. LeSage: Exactement, M. le Président. J'ai bien compris les explications du ministre en ce qui concerne cet article. Cependant, à l'article 85.2.1°, on peut comprendre; à l'article 85.2.2° également, s'il y a des fautes graves, des abus de confiance; à l'article 85.2.4° également, s'il y a des pratiques incompatibles avec les objectifs qui sont fixés, là, les normes fixées par... Mais, à l'article 85.2.3°... il me semble superflu, cet article. Comment est-ce que le ministre va pouvoir gérer, dire qu'un administrateur ou un dirigeant a posé un geste incompatible avec les règles de saine gestion applicables à un organisme qui reçoit de l'aide. C'est quoi, les règles?
- M. Trudel: Bien, les règles sur lesquelles on doit s'appuyer ce sont des règles générales d'administration en bon père de famille ou en bon chef de famille. Lorsqu'on a une responsabilité d'administration des fonds publics, l'économie générale, c'est d'agir en bon

chef de famille, c'est-à-dire administrer ces sous qui lui ont été donnés par délégation comme si c'étaient les siens. C'est le devoir général. Et on ne saurait tenir rigueur à un administrateur d'une décision qui ne va pas dans le sens, par exemple, souhaité par quelqu'un d'autre, à l'intérieur de ses fonctions d'administration, en termes de responsabilités.

Alors, les règles de saine gestion, là, on en retrouve à peu près dans toutes les lois. Par exemple, la Loi sur la Bibliothèque nationale du Québec, la Loi sur les caisses d'épargne et de crédit, la loi sur les cégeps, la loi sur les corporations de fonds et de sécurité... Parce que, dans le fond, on ne peut pas édicter, par règlement, c'est quoi, les gestes incompatibles avec les règles de saine gestion applicables... c'est les règles de gestion comme bon chef de famille. J'allais dire «bon père de famille», mais on ne dit plus ça; dans la modernité des choses, c'est «en bon chef de famille», puisqu'il y a de très nombreux chefs de famille qui ne sont pas les pères. Est-ce que je dois ajouter le qualificatif «heureusement» ou «malheureusement»? Je n'oserais.

Une voix: Ne le faites pas.

- M. LeSage: M. le Président, je ne veux pas en faire un argumentaire à n'en plus finir, sauf que je me dis... Dans le Code civil, on retrouve la notion du bon père de famille et on la retrouve également au paragraphe 1° de cet article, on retrouve la faute grave à l'article 2° et on retrouve les pratiques incompatibles à l'article 4°. Je pensais qu'il y avait d'autre chose, là, qui aurait pu m'indiquer pourquoi l'article 3° est existant. Là, le ministre peut nous expliquer que ça existe dans d'autres lois, mais est-ce que, dans ces autres lois là, on parle de fautes graves et des pratiques incompatibles et est-ce qu'on parle du Code civil? Bon, on me dit que oui, mais en tout cas...
- M. Trudel: Oui, c'est ça. On pourrait les citer, les lois, je les répète: la Loi sur la Bibliothèque nationale du Québec... Mais on va prendre surtout des lois qui concernent l'administration ou des organismes du domaine financier. La Loi sur les caisses d'épargne et de crédit, on va parler de manquement aux règles quand on ne suit pas des pratiques financières ou administratives saines. Comment décrire «saines»? Comportement de bon chef de famille.

Dans la loi sur les cégeps, on va dire: Qui s'adonne à des pratiques ou tolère une situation qui sont incompatibles avec la poursuite de ses fins, celle d'une saine administration. Dans la Loi sur la Corporation de fonds de sécurité, on va dire: Se livre à des pratiques administratives ou financières qu'il juge répréhensibles. Et là je pourrais continuer: fiducies, sociétés d'épargne, valeurs mobilières.

En valeurs mobilières, par exemple, ça, c'est une loi assez fondamentale — parce que vous connaissez le secteur — forcément, on est sur l'intangible, on est sur la transaction. Alors, comment réglementer ça autrement qu'en disant... Bien, par exemple, la Loi sur les valeurs mobilières, on va dire: Constitue un geste incompatible la gestion des dirigeants menée d'une manière inadmissible en regard des principes généralement acceptés et qui est de nature à porter à conséquence — évidemment pour l'investisseur — pour l'investisseur.

C'est comme un corpus général, mais il faudra toujours que le fait examiné par le ministre pour invoquer la demande de raise sous administration provisoire soit motivé. On ne pourrait pas juste nommer le geste, il faudrait le qualifier. En quoi est-il incompatible avec les règles de saine gestion? Le fardeau de la preuve, évidemment, demeure à celui qui a à prendre en considération le fait et à l'invoquer dans ses motifs. Alors, il y aurait à faire la démonstration que le geste, le fait sur lequel on s'appuie, il est incompatible avec les règles de saine gestion, et là le ministre concerné aura l'obligation de donner sa référence par rapport à ce comportement dit de «bon chef de famille». Il faudra toujours qu'il le définisse, sans ça il ne sera pas appuyé.

- M. LeSage: Une dernière question, M. le Président, sur l'article 85.2, et c'est au premier paragraphe, lorsque l'on dit que le ministre peut donner 15 jours à un organisme pour faire valoir son argumentation: De quelle façon le ministre va indiquer à l'organisme en question, lui, qu'ils ont 15 jours et les faits qui sont invoqués, là? De quelle façon il va faire ça?
- M. Trudel: Par un avis écrit. Il y a l'obligation d'un avis écrit.
- M. LeSage: Où est-ce que c'est inscrit que c'est un avis écrit?
  - M. Trudel: Ah...
  - M. LeSage: Pardon?
- M. Trudel: Est-ce que vous avez le texte de l'amendement, là?
  - M. LeSage: Oui.
  - M. Trudel: Je pense que oui.
  - M. LeSage: Oui.
- M. Trudel: Alors, ce qu'on dit, c'est ceci: «Après avoir donné aux administrateurs de l'organisme d'habitation concerné l'occasion de présenter par écrit

leurs observations sur ces faits dans les 15 jours de la réception d'un avis du ministre à cet effet». Dans les 15 jours de la réception d'un avis du ministre. Alors, c'est donc que j'ai l'obligation de leur écrire et de leur dire: J'ai l'intention de prendre en considération les faits suivants et de demander au Conseil des ministres la mise sous administration provisoire en vertu de l'évaluation des faits suivants. Alors, j'ai l'obligation, puis je leur donne 15 jours pour réagir à cela.

- M. LeSage: Si je comprends bien, M. le Président, là... Je vais reprendre la lecture lentement: Le ministre peut, après avoir pris connaissance de faits révélés notamment lors d'une vérification effectuée en vertu de l'article 20 et après avoir donné aux administrateurs de l'organisme d'habitation concerné l'occasion de présenter par écrit... Il leur donne l'occasion de présenter par écrit leurs observations sur ces faits dans les 15 jours, mais, lui, de quelle façon il va leur donner l'occasion?
- (12 heures) •
- M. Trudel: Il faut finir la phrase, là je ne sais pas si vous l'avez: «sur ces faits...
  - M. LeSage: Oui.
- M. Trudel: ...dans les 15 jours de la réception d'un avis du ministre à cet effet».
  - M. LeSage: Un avis écrit?
- M. Trudel: Le mot «écrit» n'est pas là. Mais ça, par exemple, ça serait une bonne idée, ça serait une bonne idée d'ajouter le mot «écrit». Ça serait une bonne précision, parce que, c'est vrai, je peux appeler au téléphone puis je peux dire: Je vous donne avis. Oui, «un avis écrit».
- Le Président (M. Laurin): Le ministre souscrit au sous-amendement non formel proposé par le député de Hull.
- M. Trudel: Comme dirait le président: Est-ce que l'opposition souscrit.. Je présenterais un sous-amendement. Non, le député de Hull...
- M. LeSage: Ah, non, non, c'est correct. Vous l'inscrirez dedans.
- Le Président (M. Laurin): Vous l'avez, la? Ça va?
- M. Trudel: «Un avis écrit», c'est bon. C'est très bon.
- Le Président (M. Laurin): Est-ce que le nouvel article 85.2 est adopté?
  - M. Trudel: Adopté.

M. LeSage: Sur division, M. le Président.

Le Président (M. Laurin): Sur division. Nous pouvons donc passer à l'article 85.4 introduit par l'article 1: suppression.

M. Trudel: L'article 85.4 est tout simplement...

Une voix: ...supprimé...

M. Trudel: L'article 85.3 n'a pas été adopté.

Une voix: Il faut l'appeler pareil.

M. Trudel: L'article 85.3, M. le Président?

Le Président (M. Laurin): Ah oui, il faut que je l'appelle quand même. Article 85.3. M. le ministre.

M. Trudel: Alors, l'article 85.3, il n'y a pas d'amendement, M. le Président. Alors, c'est: «Durant l'administration provisoire, sont privées d'effets les dispositions de l'acte constitutif de l'organisme ou d'une loi qui lui est applicable, qui assujettissent à l'autorisation ou à l'approbation de l'assemblée des membres la validité d'un acte fait par le conseil d'administration.» Alors, là, c'est une disposition classique. On est placé sous administration provisoire, alors on est privé des dispositions de l'acte constitutif de l'organisme, c'est-àdire que, là, on ne peut pas... Une porte ne peut pas être ouverte et fermée, là. Bon, la porte est fermée, tu es placé sous administration provisoire. Alors, là, tous les pouvoirs sont assumés par la personne qui fait l'administration provisoire, en remarquant que cette personne peut agir avec l'avis des membres du conseil. Elle peut très bien.

Dans le cas de mise en tutelle d'un conseil municipal, la mise en tutelle de la municipalité ne signifie pas la destitution du maire et des conseillers. Les maires et les conseillers continuent d'agir à ce titre, mais la décision est prise par le tuteur de l'administration municipale. Adopté.

Le Président (M. Laurin): Adopté. L'article 85.3, adopté?

M. LeSage: Adopté.

Le Président (M. Laurin): Adopté. À l'article 85.4, il y a un amendement, c'est-à-dire la suppression de l'article.

M. Trudel: L'article 85.4 est supprimé, M. le Président. Et le deuxième alinéa, «procéder à toute réorganisation de la structure et des activités de l'organisme», on retrouvera ça plus tard dans un autre article.

Le Président (M. Laurin): Ah, parfait.

M. Trudel: Ici, on peut le supprimer.

Le Président (M. Laurin): M. le député de Hull.

M. LeSage: Je m'excuse, M. le Président, je n'écoutais pas.

M. Trudel: L'article 85.4, suite aux remarques du Protecteur du citoyen...

M. LeSage: Oui.

M. Trudel: ...est supprimé dans son ensemble. Cependant...

M. LeSage: Ah, d'accord, oui, oui. On est d'accord avec ça.

M. Trudel: Voilà, voilà.

M. LeSage: Adopté.

Le Président (M. Laurin): Donc, nous passons à l'article 85.5. Il y a un amendement.

M. Trudel: Bon, alors, c'est la nécessité, à l'article 85.5 maintenant, 30 jours avant la date prévue pour l'expiration de leur mandat — c'est-à-dire, dans le premier cas, 30 jours avant les 120 jours — les administrateurs provisoires doivent soumettre au ministre un rapport de leurs constatations accompagné de leurs recommandations. Ce rapport doit contenir tous les renseignements que le ministre requiert. C'est-à-dire, au bout de 120 jours, avec ce rapport, ou on redemande une prolongation de 90 jours ou on met fin à l'administration provisoire.

En fait, c'est que c'est un peu comme vous nous aviez dit au dépôt de la loi: Il ne faut pas que ça soit illimité. Ayons des obligations de résultat dans le temps: On balise à 120 jours et, 30 jours avant, fais-nous un rapport — au moins 30 jours avant la date prévue pour l'expiration de son mandat. Parce que, si on attendait la toute fin, hein, il risquerait de dire: Ah! On n'a pas réussi notre travail, on n'a pas terminé, on va poursuivre encore. Là, c'est 30 jours avant pour s'assurer que, au bout de 120 jours, on pourrait mettre fin à l'administration provisoire.

M. LeSage: Ça va.

Le Président (M. Laurin): L'amendement est adopté?

M. LeSage: Adopté.

M. Trudel: Adopté.

Le Président (M. Laurin): L'article 85.5 amendé est adopté?

M. LeSage: Adopté.

Le Président (M. Laurin): L'article 85.6, M. le ministre.

M. Trudel: L'article 85.6, ça dit, dans son essence, M. le Président... L'amendement que l'on propose, ça dit que, au bout de 120 jours, sur le rapport, on peut prolonger la mise en administration provisoire. Mais il faut prendre une nouvelle décision pour 90 jours. Et, au bout de 90 jours, y compris 30 jours avant la fin: un autre rapport. Il faut forcer le résultat et l'échéance. C'est ça que ça dit. Alors, on peut prolonger, mais à chaque fois il faut revenir pour prendre décret pour prolonger la mise en administration provisoire pendant 90 jours.

M. LeSage: I. y a aussi une question que je me pose, M. le ministre. Le principe, il est correct, sauf qu'il n'y a plus de limites. On «va-tu» aboutir, à un moment donné, à quelque chose? Si ça n'aboutit pas, allez-vous fermer la boite?

M. Trudel: La limite est à la fin. Si vous me permettez, la limite est à l'avant-dernier alinéa. «Si le rapport des administrateurs provisoires ne conclut pas à l'existence d'une situation prévue aux paragraphes 1° à 4° du premier alinéa [...] le ministre doit alors mettre fin sans délai à l'administration provisoire.» Si bien qu'on pourrait évoquer que les motifs 1°, 2°, 3° et 4° énumérés n'existant plus, c'est une illégalité que de poursuivre la mise sous administration provisoire pour une autre période.

M. LeSage: Ça va.

Le Président (M. Laurin): Le nouvel article 85.6 est-il adopté?

M. LeSage: Adopté.

Le Président (M. Laurin): Adopté. L'article 85.7, M. le ministre.

M. Trudel: L'article 85.7, M. le Président — c'est l'article original — c'est la reddition de comptes: «Ce compte-rendu doit être suffisamment détaillé pour permettre d'en vérifier l'exactitude et être accompagné des livres et pièces justificatives se rapportant à leur administration.» C'est la reddition de comptes usuelle.

M. LeSage: M. le Président, les administrateurs de cette administration qui serait mise en tutelle ou les administrateurs qui seraient suspendus, est-ce qu'ils vont avoir accès au rapport, et aux recommandations, et à tout ce qui peut émaner de la SHQ vis-à-vis cet organisme?

M. Trudel: Tout. Parce que, regardez... Pour essayer de répondre à votre question, c'est: Les administrateurs provisoires sont...

M. LeSage: Je m'excuse, M. le ministre, pas les provisoires, ceux qui ont été suspendus. Parce qu'ils ne sont pas suspendus ad vitam aeternam...

M. Trudel: Non.

M. LeSage: ...il pourrait s'avérer que, à un moment donné, la SHQ ou quelqu'un se soit trompé, que ce ne soit pas la totalité des administrateurs suspendus qui sont en cause puis qui sont déchus par la suite. Est-ce que ces gens-là auront droit à toute l'information émanant de la SHQ vis-à-vis de leur cause, vis-à-vis de l'administration générale?

M. Trudel: Bien, écoutez, les principes de la transparence qu'on essaie d'établir dans l'économie générale obligent à cela, parce que, à la fin de la mise sous administration provisoire, les administrateurs, ceux-là ou d'autres, reprennent leur rôle régulier, et là ils ont besoin d'avoir les données nécessaires pour continuer la bonne gestion — pas pour faire des procès, pour continuer la bonne gestion.

Alors, dans la mesure où, pour la saine gestion, en bons chefs de famille, ils ont besoin de connaître les situations ante, il faut que cette information-là soit connue. Évidemment, toujours pour la saine gestion, comme je dis, l'administration provisoire vise à ce que l'organisme reprenne son rôle, ses responsabilités et son travail dans les conditions les plus normales possible. Et, si on l'a mis sous administration provisoire, c'est parce qu'on aura des raisons de type 1°, 2°, 3°, 4° — à 85.5 introduit par 1 — qui nous amenaient à décider qu'on plaçait l'organisme sous administration provisoire. À partir du moment où il devient sous administration régulière, bien, il faut que l'information pour en arriver à une administration régulière selon les objectifs de l'organisme puisse être disponible. Ca va de soi.

• (12 h 10) •

M. LeSage: Moi, je ne veux pas prêter de mauvaises intentions, nullement, au ministre, M. le Président, sauf qu'il me semble qu'il manque quelque chose. Le ministre décrète une tutelle. Il va démettre temporairement de leurs fonctions des administrateurs et il va nommer des administrateurs provisoires, et ceux-ci doivent rendre des comptes, rendre un compte définitif au ministre sur les allégations 1°, 2°, 3°, 4°, peu importe. Ce rapport-là, les administrateurs suspendus vontils y avoir accès? Et tout ce qui s'est déroulé avec l'administration provisoire, s'il s'avère que personne n'est coupable dans tout ça, qu'il y a eu une erreur, ou peu importe, les ex-administrateurs reprennent leur fonction, l'administration provisoire a été retirée par le ministre: ils partent avec quoi, ces gens-là? C'est ça que je ne comprends pas.

M. Trudel: Toute l'information nécessaire à la reprise normale de la gestion doit être disponible aux administrateurs. Sous administration provisoire — pour reprendre votre séquence: rapport comme quoi on est revenu dans des conditions normales; pour reprendre l'administration normale, il faut qu'on ait l'information nécessaire, ça va de soi. Mais je vais ajouter ceci: je ne rendrai pas disponible aux administrateurs le rapport qui aura été fait au ministre en totalité. Ce qui sera accessible, ce sera toute l'information nécessaire aux administrateurs pour poursuivre leur travail dans des conditions normales.

Parce que les administrateurs provisoires vont me faire un rapport sur le rétablissement des conditions et pour que je puisse porter un jugement que maintenant ça peut se dérouler dans des conditions normales. Alors, parfait. Dans les conditions normales, je lèverai la tutelle et je rendrai disponible aux administrateurs l'information nécessaire pour continuer leur travail normalement, mais je n'irai pas révéler le travail des administrateurs provisoires qui ne serait pas nécessaire pour continuer la bonne administration.

M. LeSage: Ça va, M. le Président.

Le Président (M. Laurin): L'article 85.7 est-il adopté?

M. LeSage: Adopté.

M. Trudel: Adopté.

Le Président (M. Laurin): Adopté. L'article 85.8. Il y a un amendement.

M. Trudel: Bon, l'article 85.8, M. le Président... Alors, ça, c'est comme dans tous les cas de tutelle, c'est l'organisme qui assume les frais de l'administration provisoire à moins que le ministre n'en décide autrement. Je mets cela, cet amendement, M. le Président, parce que, s'il arrivait que les frais de tutelle soient tellement élevés que ça empêche d'atteindre les objectifs de l'organisme, on pénaliserait les utilisateurs de logements sociaux plutôt que de vouloir redresser la situation.

Alors, si je me rendais compte que les frais sont tellement élevés — pour une raison que je ne peux pas savoir aujourd'hui — il faut toujours que je sois capable d'évaluer si je ne... Est-ce que ça empêche de pénaliser les locataires, les utilisateurs? Et, si c'était le cas, moi, je vous le dis — pour ce ministre, et, pour les temps futurs, ce sera qui on voudra — le ministre pourrait en décider autrement, toujours dans l'objectif de ne pas pénaliser les usagers. Parce que, encore une fois, si les frais étaient tellement élevés que ça causait des torts aux locataires... Là, ce qu'on veut c'est redresser l'administration, ce n'est pas de faire payer la facture aux locataires de logements sociaux.

M. LeSage: J'aimerais que le ministre me dise maintenant, M. le Président, qui va payer si ce n'est pas l'organisme?

M. Trudel: Le gouvernement du Québec.

M. LeSage: Parfait.

Le Président (M. Laurin): L'article 85.8, l'amendement est-il adopté?

M. LeSage: Adopté.

M. Trudel: Adopté.

Le Président (M. Laurin): Est-ce que l'article 85.8 amendé est adopté?

M. LeSage: Adopté.

Le Président (M. Laurin): L'article 85.9.

M. Trudel: L'article 85.9, c'est quand tu fais ton travail en toute responsabilité comme bon chef de famille, bien, tu ne peux pas être poursuivi si ton acte est accompli de bonne foi.

M. LeSage: Ça va. Adopté.

M. Trudel: Adopté.

Le Président (M. Laurin): L'article 85.10.

M. Trudel: L'article 85.10, c'est la responsabilité usuelle. On ne change pas par rapport à ce qui a été présenté: «...aucune injonction accordée, contre les administrateurs provisoires qui agissent dans l'exercice des pouvoirs et fonctions qui leur sont confiés en vertu de la présente section». C'est l'immunité en vertu des articles 828 à 846 du Code de procédure civile.

M. LeSage: M. le Président, lorsqu'on dit qu'«aucun des recours extraordinaires prévus aux articles [...] du Code de procédure civile ne peut être exercé, ni aucune injonction accordée, contre les administrateurs provisoires», ça veut dire que, tant et aussi longtemps que cette tutelle persiste ou existe, les administrateurs qui ont été mis de côté temporairement pour quelque raison que ce soit n'ont aucun recours. Leur recours possible s'éteint jusqu'à ce que la tutelle soit levée. C'est ça?

M. Trudel: D'une certaine façon, oui, parce que, dès le moment où il y a mise en tutelle, ils ne sont plus administrateurs. Alors, ils sont protégés, quant aux actes qu'ils ont réalisés, s'ils les ont faits dans le cadre de leurs fonctions. C'est ce qu'on a vu tantôt. Là, ici, il s'agit des administrateurs provisoires. Les nouveaux et nouvelles qui entrent en fonction, eux, on ne peut avoir

de recours extraordinaires, sous réserve qu'ils aient accompli leur travail dans l'exercice des pouvoirs et fonctions qui leur sont confiés en vertu de la présente section. C'est toujours sous réserve de... en vertu des pouvoirs qui leur sont confiés.

- M. LeSage: Mais qu'est-ce qu'il leur reste à ces administrateurs qui ont été mis de côté temporairement ou pour une période qu'on ne connaît pas? Quel recours est-ce qu'il leur reste, à ces gens-là? Le ministre a décidé qu'il y avait une tutelle, qu'il y avait une administration provisoire, que ces gens-là s'en allaient de côté pour un certain temps. Ils n'ont plus de recours puis ils sont à la merci du ministre, là.
- M. Trudel: Non, non. Attention, je ne suis pas au-dessus du Code civile du Québec... de la responsabilité.
- M. LeSage: Eien, ils n'en ont plus de recours en vertu de cet article-là. Même en vertu du Code de procédure civile: «ne peut être exercé, ni aucune injonction accordée».
- M. Trudel: Attention, vous parlez des membres permanents qui ont été relevés de leurs fonctions?

M. LeSage: Cui.

M. Trudel: Ils ne sont plus administrateurs. Si ces administrateurs veulent intenter des poursuites au civil contre d'autres administrateurs parce qu'ils jugent que ces administrateurs ne font pas bien leur travail, ils ne le pourront pas, ils ne le pourraient pas — les recours extraordinaires de 828 à 846 — si ces actes ont été réalisés... s'ils ont agi «dans l'exercice des pouvoirs et fonctions qui leur sont confiés en vertu de la présente section».

Ce qu'il faut comprendre, là, c'est qu'il y a des personnes qui administrent un organisme. Après décision du Conseil des ministres et du gouvernement donc, ils ne sont plus administrateurs. Est-ce que ces personnes ont des recours, comtre tout individu dans toute société, dans toute... tout Québécois et tout droit égal pour toute personne au Québec? Mais attention, est-ce que le député veut dire qu'il faudrait conférer un droit aux administrateurs qui ont été relevés de leurs fonctions de poursuivre les nouveaux administrateurs parce que eux sont en désaccord avec les gestes posés? Je dois vous dire que fondamentalement ils sont en désaccord, puisqu'on les a relevés de leur fonctions.

Alors votre question, c'est: Est-ce qu'ils ont des droits à l'égard des nouveaux administrateurs? C'est non parce qu'ils ne sont plus des administrateurs de l'organisme. Et ce qu'on veut, nous, c'est une mécanique qui soit faite au profit des personnes qui sont dans ces logements sociaux, et on ne veut pas initier une judiciarisation à l'excès dans l'organisme qui est chargé d'abord d'administrer des fonds pour les fins de logement social.

- M. LeSage: Ça va, M. le Président.
- M. Trudel: Très bien, merci.
- Le Président (M. Laurin): Donc, l'amendement est adopté. Est-ce que l'article 85 10 amendé est adopté?
  - M. LeSage: Adopté.
  - M. Trudel: Adopté.
- Le Président (M. Laurin): Adopté. Et il y a un nouvel article d'ajouté, un article 85.11. M. le ministre.
- M. Trudel: Alors, ça aussi, c'est suite aux remarques de l'opposition à l'ouverture des travaux de la commission, M. le Président, et aussi à celles du Protecteur du citoyen, c'est: Faites-nous rapport pour qu'on puisse le lire et qu'on puisse, à la fin de l'année au minimum, dire: Oui, tiens, on va poser des questions làdessus l'obligation pour le ministre d'avoir une section spéciale dans son rapport sur la Société d'habitation du Québec concernant l'application... en fait s'il y a eu des tutelles ou pas et dire: Dites-nous comment ça s'est passé, cette affaire-là.
  - M. LeSage: Ça va, M. le Président.
- Le Président (M. Laurin): Donc, 85.11, adopté. Maintenant, est-ce que l'article 1, qui introduit tous les articles que nous venons d'amender et d'adopter, est adopté?
  - M. LeSage: Adopté sur division.
- Le Président (M. Laurin): Sur division. Est-ce que le titre du projet de loi, Loi modifiant... Ah, l'article 3, où est-il?
  - M. Trudel: L'article 3.
- Le Président (M. Laurin): Ah oui, il nous en restait un.
  - M. Trudel: L'entrée en vigueur.
- Le Président (M. Laurin): Oui, l'entrée en vigueur.
- M. Trudel: Alors, à la date de la sanction du projet de loi.
  - M. LeSage: Adopté.
  - M. Trudel: Adopté.
- Le Président (M. Laurin): Donc, l'article 3 est adopté. Est-ce que le titre du projet de loi, Loi modifiant la Loi sur la Société d'habitation du Québec, est adopté?

M. LeSage: Adopté.

• (12 h 20) •

M. Trudel: Adopté. Est-ce que je peux faire une motion de renumérotation du projet de loi, M. le Président?

Le Président (M. Laurin): Oui. Donc, nous allons renuméroter le projet de loi. Est-ce que c'est adopté?

M. Trudel: Adopté.

Le Président (M. Laurin): Est-ce que le ministre a des remarques finales?

M. Trudel: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Laurin): Est-ce que le projet de loi, tel qu'amendé dans son ensemble, est adopté?

M. Trudel: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Laurin): Vous avez des remarques finales, M. le ministre?

#### Remarques finales

#### M. Rémy Trudel

M. Trudel: Très courtes, M. le Président, pour remercier Me Parenteau, Mme Bélanger, de mon cabinet, les gens de la Société d'habitation du Québec ainsi que mes collègues de l'Assemblée nationale, pour ce travail-là.

Et aussi remercier l'opposition, qui a vraiment, je le dis comme je le pense, a vraiment gratté à fond ce dossier, comme dans bien d'autres cas, et c'est comme ça que doit s'effectuer, quant à moi, le travail parlementaire. Nous nous ramassons donc aujourd'hui avec un projet de loi sensiblement renforcé avec les remarques du Protecteur du citoyen, du Barreau du Québec et, à la base, par l'opposition ici, à l'Assemblée nationale. Alors, je veux aussi remercier le député de Hull et ses collègues pour le travail qu'ils ont effectué ici ainsi que - on le sait pour avoir pratiqué ce métier pendant de nombreuses années - pour la compétence des recherchistes à l'appui du travail des parlementaires, parce qu'un bon travail de parlementaire est alimenté par du bon travail de recherchiste, non pas en arrière, mais à côté du porte-parole. Alors, je veux remercier ces genslà qui ont collaboré, et je pense que nous allons...

Je conclus là-dessus, M. le Président. Il y a un sentiment, je pense, qui a animé les deux côtés de la commission et de la Chambre: on dépense 250 000 000 \$ par année pour l'aide au logement social au Québec; il faut que les députés de quelque côté de la chambre que ce soit soient en mesure de répondre de l'utilisation de ces 250 000 000 \$ qu'ils confient à 1 000 organismes dans le milieu. Avec cette loi je pense qu'on

sera en mesure de témoigner devant nos commettants que nous avons les moyens également de reprendre l'administration au profit des locataires, si tant est que ce soit le cas qui se produit et que ce ne soit plus au profit des locataires, des personnes qu'on doit aider. Alors, merci beaucoup à tout le monde.

Le Président (M. Laurin): M. le député de Hull.

# M. Robert LeSage

M. LeSage: Oui. Brièvement, M. le ministre, j'aimerais remercier également vous-même, M. le Président, pour la façon dont vous avez dirigé nos travaux, le ministre et son équipe, mais surtout mon recherchiste, qui a fait un excellent travail dans le dossier, et mes collègues qui m'ont appuyé tout au long de ces travaux, puisque c'est un projet de loi qui a fait l'objet d'une étude, comme le mentionnait le ministre, assez scrutée.

Si ma mémoire est fidèle, ça fait à quatre reprises qu'on se présente devant vous, M. le Président, pour étudier ce projet de loi, et on est retournés à plusieurs reprises pour y apporter des modifications. Le Protecteur du citoyen a fait ses commentaires, le Barreau a fait ses commentaires, et finalement les deux organismes nous ont donné raison, ont donné raison à l'opposition. Il y a des amendements qui ont été proposés et, dans ce sens-là, je pense que... Et je vous ferai remarquer, M. le Président, qu'au tout début l'opposition était d'accord avec le principe. On ne pourrait s'objecter à un contrôle des dépenses du gouvernement. On ne pourrait s'objecter à un contrôle des argents qui sont donnés sous forme de subventions à des organismes. Au contraire, je pense que le gouvernement se doit d'avoir des contrôles, et il s'en donne avec ce projet de loi là.

Il y a encore, si vous me permettez l'expression, des petits bogues, il y a des choses qui nous chatouillent. Je pense que le ministre est au courant. J'ai demandé à quelques reprises d'entendre certaines personnes, même hier encore, devant cette commission. Pour des raisons judiciaires, des raisons juridiques, étant donné qu'il y a des causes pendantes devant les tribunaux, le ministre a jugé opportun de ne pas entendre ces personnes. Bon. Bien, c'est sa décision. Peut-être qu'on aurait pu changer autre chose dans le projet de loi, mais il semble que non: le ministre a fait son lit dans ce dossier-là.

Alors, comme je l'ai mentionné au cours des travaux, nous allons être obligés de voter sur division sur ce projet de loi, M. le Président. Merci.

Le Président (M. Laurin): Merci, M. le député. La commission ayant accompli le mandat qui lui a été confié, j'ajourne les travaux de cette commission sine die. Mais il y a un nouveau mandat qui sera exécuté à partir de 15 heures cet après-midi: des consultations particulières sur le projet de loi n° 43.

(Suspension de la séance à 12 h 25)

(Reprise à 15 h 4)

Le Président (M. Laurin): Je déclare ouverte la séance de cette commission de l'aménagement et des équipements. Je rappelle le mandat de la commission, qui est de recevoir des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 43, la Loi sur les véhicules hors route.

Mme la secrétaire, est-ce que vous avez des remplacements à annoncer?

La Secrétaire: Oui, Mme Bélanger (Mégantic-Compton) est remplacée par M. Thérien (Bertrand); M. Quirion (Beauce-Sud) est remplacé par M. Gauvin (Montmagny-L'Islet).

# Consultations particulières sur le projet de loi n° 43

Le Président (M. Laurin): Merci, Mme la secrétaire. Done, nous allons entendre divers groupes. Mais cependant nous entendrons d'abord les remarques préliminaires du groupe parlementaire formant le gouvernement durant 15 minutes et, ensuite, le groupe parlementaire formant l'opposition officielle, 15 minutes.

Par la suite, nous entendrons l'Union des producteurs agricoles et l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec jusqu'à 17 heures. Après quoi, il y aura une suspension, et nous reprendrons nos travaux à 20 heures pour entendre la Fédération québécoise des clubs de motocyclistes associés, la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec inc., l'Union québécoise pour la conservation de la nature, l'Association des coureurs de moto du Québec, et nous pensons pouvoir ajourner à 23 heures.

 $M_{\ast}$  le ministre, vous avez des remarques préliminaires?

# Remarques préliminaires

# M. Jacques Brassard

M. Brassard: Oui, M. le Président. Je vous dirai d'abord que c'est avec fierté que nous procédons aujourd'hui aux audiences particulières sur le projet de loi n° 43, Loi sur les véhicules hors route. Ce n'est pas tous les jours, en effet, que nous avons la chance d'étudier une loi attendue et souhaitée par ceux et celles qui sont les principaux intéressés, c'est-à-dire les utilisateurs de véhicules hors route. Je parle ci, bien sûr, des motoneigistes, mais des aceptes du tout-terrain aussi, qu'on appelle plus simplement les quatre-roues.

Comme je le disais au moment de l'étude du projet de loi n° 12, la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, pour légiférer de façon efficace, c'est toujours opportun de prendre le temps d'écouter les personnes qui sont touchées par une loi. C'est pourquoi j'ai accueilli avec

beaucoup d'intérêt la suggestion, au moment de l'adoption du principe, du porte-parcle de l'opposition officielle, le député de Pontiac, de procéder à des consultations particulières avant d'en faire l'étude détaillée.

Le ministère des Transports a entrepris l'élaboration du projet d'énoncé de la politique sur les véhicules hors route et a effectué, en 1991, des consultations publiques dans neuf villes du Québec à partir de cet énoncé. Les orientations qui étaient présentées dans ce document étaient, et sont encore, le reflet de besoins de la société québécoise et des objectifs que nous devons poursuivre, soit la sécurité, bien sûr, la paix publique et le respect de la propriété, la protection du patrimoine, de la flore et de la faune et le développement harmonieux de la pratique récréative.

À la suite de ces consultations, le moyen le plus appreprié pour apporter une solution globale au phénomène des véhicules hors route est apparu être l'adoption d'une loi que nous devons étudier aujourd'hui. Ce projet de loi confirme donc la volenté du gouvernement du Québec — je dirais des gouvernements du Québec, puisque, comme on le voit avec les années, tout cela a commencé sous le gouvernement précédent... Un projet de loi, donc, visant à solutionner les différents problèmes reliés à l'utilisation des véhicules hors route. Contrairement à l'usage des chemins publics, régis par le biais du Code de la sécurité routière, il n'existe au Québec aucune législation concernant l'utilisation et la circulation des véhicules hors route.

L'utilisation des véhicules hors route pour les loisirs est une réalité qui est maintenant bien ancrée dans les moeurs des Québécois. Entre 1989 et 1995, le nombre de motoneiges immatriculées est passé de 103 179 à 158 982, soit une augmentation de plus de 50 %. Pour la même période, le nombre de véhicules tout-terrains immatriculés est passé de 59 000 à 147 647, soit une augmentation de 150 %. On voit l'ampleur du phénomène.

Au cours des dernières années, le Québec a vu se développer un vaste réseau de sentiers fréquentés par un grand nombre de Québécois et de touristes — de touristes, depuis quelques années, de plus en plus — pour la pratique récréative de la motoneige. On constate chaque année le formidable potentiel touristique, voire l'outil de développement économique que représente la pratique de la motoneige. L'impact économique annuel associé au produit motoneige est estimé à 566 000 000 \$ par la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec.

Il faut malheureusement souligner que l'emploi de ces véhicules entraîne chaque année la mort de trop nombreuses personnes. La moyenne annuelle de décès chez les motoneigistes est de 25, et, chez les utilisateurs de vénicules tout-terrains, eile est de 15, ce qui fait une quarantaine de décès par année qui sont le résultat d'accidents impliquant ces véhicules, soit des motoneiges ou des véhicules tout-terrains.

Ces véhicules occasionnent également de nombreuses blessures dont plusieurs sont graves, et les pertes économiques que doit supporter la société québécoise au chapitre des soins médicaux et de l'interruption des activités de victimes sont importantes. Durant la saison 1993-1994, il y a eu 726 victimes d'accidents de motoneige, dont 28 sont décédées. Seulement 18 % des accidentés ont eu droit à des indemnisation, 17 % ont dû être hospitalisés, totalisant 841 jours d'hospitalisation; plus de 68 % ont dû interrompre leurs activités pour un total de 15 455 jours perdus.

#### • (15 h 10) •

Devant un tel bilan, on ne peut rester muet. Le gouvernement doit assumer ses responsabilités et faire en sorte d'améliorer la situation — le gouvernement et l'Assemblée nationale, puisqu'il s'agit d'un projet de loi — il s'agit de l'objectif principal du projet de loi que nous nous apprêtons à étudier. Les principales dispositions à cet égard se retrouvent aux chapitres premier et deuxième du projet de loi.

Les dommages causés aux propriétés privées et publiques de même qu'à l'environnement sont aussi considérables. De nombreux utilisateurs circulent un peu partout sans autorisation ni respect pour l'environnement. Ils endommagent les terres en culture, menacent la flore et la faune, détruisent les clôtures, traversent les autoroutes, utilisent les emprises de routes au gré de leurs caprices et souvent à l'encontre de la sécurité.

Toutefois, on constate que les dommages à la propriété et à l'environnement sont maintenant moindres en ce qui a trait à la motoneige, puisque les utilisateurs bénéficient de 32 000 km de sentiers aménagés et que la pratique de ce loisir est de plus en plus structurée et disciplinée.

Malheureusement, en ce qui concerne les utilisateurs de véhicules tout-terrains, on observe qu'ils causent encore beaucoup de dommages attribuables au comportement individuel et à la sous-utilisation du réseau de sentiers existant. Signe encouragent, on note présentement une volonté des clubs de véhicules tout-terrains de discipliner les adeptes de ce sport tout en offrant des services de qualité.

Devenait donc nécessaire de préciser les balises légales pour l'aménagement des sentiers en précisant le rôle des ministères concernés et des municipalités. C'est, entre autres, ce que prévoit le chapitre III du projet de loi, plus particulièrement l'article 8.

En terminant, je voudrais rappeler, M. le Président, que ce projet de loi est attendu depuis long-temps, depuis des années. Devant le triste bilan qui caractérise le milieu des véhicules hors route, notamment au chapitre des décès et des blessures graves, il devenait urgent pour le gouvernement de présenter à l'Assemblée nationale un projet de loi sur les véhicules hors route. Nous croyons que ce texte législatif aura un effet positif sur l'organisation de ce loisir, ou de ce sport, et qu'il en résultera, sur les plans de la sécurité publique et de la protection de la propriété et de l'environnement, une amélioration de la situation. Et nous profiterons sans aucun doute de cette consultation particulière et des échanges avec les groupes invités et qui ont accepté de venir témoigner devant la commission

pour améliorer le projet de loi à l'occasion de l'étude détaillée qui suivra. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Laurin): Merci, M. le ministre. Avant de donner la parole au député de Pontiac, je demanderais à la secrétaire si elle a d'autres remplacements à annoncer.

La Secrétaire: Il faudrait le consentement pour les donner.

Le Président (M. Laurin): Est-ce que la commission consentirait à ce que je pose cette question à la secrétaire?

Une voix: Oui.

La Secrétaire: Oui, Mme Charest (Rimouski) remplace M. Perron (Duplessis).

Le Président (M. Laurin): Merci, Mme la secrétaire. M. le député de Pontiac, pour vos remarques préliminaires.

#### M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. M. le Président mes remarques seront brèves, et ce, afin de pouvoir entendre le plus rapidement possible les invités de la commission parlementaire sur le projet de loi que nous avons devant nous.

Cet exercice est toujours très utile, puisqu'il permet de bonifier la pièce législative qui nous est proposée. Pour ce faire il est important d'entendre ceux et celles qui ont recours aux véhicules hors route. Ces personnes savent mieux que quiconque ce qui est nécessaire pour encadrer de façon sécuritaire l'utilisation de ces véhicules.

Je le répète, l'opposition officielle est en accord avec le principe de ce projet de loi. Elle estime essentiel que l'utilisation et la circulation des véhicules hors route, sur les chemins publics comme privés, soit réglementée. Trop de personnes sont victimes d'accidents impliquant des véhicules hors route et malheureusement trop en meurent, et, comme l'indiquait aussi le ministre, M. le Président, il faut aussi avoir le respect des propriétés, le respect des personnes et le respect de l'environnement.

Depuis le dépôt de ce projet de loi, on a pu lire dans les journaux les revendications de certains groupes. Cette consultation particulière permettra donc aux parlementaires de mieux connaître et d'évaluer leur portée. L'opposition officielle assure les membres de la commission de son entière collaboration et entend apporter sa contribution tout au long de ces travaux en rappelant que le législateur a comme seul souci d'adopter la meilleure loi possible. Elle souhaite que le ministre analysera avec attention les propositions des groupes que nous entendrons aujourd'hui et saura retenir celles qui visent à

accroître la sécurité des utilisateurs de ces véhicules. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Laurin): Merci, M. le député de Pontiac. Je demanderais donc maintenant à l'Union des producteurs agricoles de s'avancer à la table des témoins. Merci.

Je vous rappelle que vous avez 15 minutes — ou moins, à votre volonté — pour présenter votre mémoire, et ensuite 15 minutes seront allouées à l'équipe ministérielle et 15 minutes à l'équipe de l'opposition pour échanger avec vous. Si vous voulez d'abord vous identifier et vous présenter.

#### **Auditions**

# Union des producteurs agricoles du Québec (UPA)

M. D'Amours (Gratien): Gratien D'Amours, vice-président à l'Union des producteurs agricoles. M. le Président, M. le ministre, membres commissaires de cette commission de l'aménagement et des équipements, je pourrais peut-être vous présenter la personne qui m'accompagne, Me Michel Lord, qui travaille à l'Union des producteurs agricoles.

Alors, il nous fait plaisir de vous présenter le point de vue de l'Union des producteurs agricoles sur ce projet de loi, le projet de loi n° 43. Nous aurions souhaité pouvoir vous présenter un mémoire beaucoup plus détaillé, sauf que les délais étant vraiment trop courts pour le faire, nous avons quand même jugé important, suite à votre invitation, de pouvoir vous présenter le point de vue des producteurs agricoles et forestiers du Québec sur ce projet de loi. Ce projet de loi reprend en grande partie la position de l'organisation, que nous avions présentée au ministère et au ministère il y a quelques mois. Alors, évidenment, on pourra, à la suite de questions, probablement l'enrichir et peut-être mieux connaître les points de vue à partir de questions et de réponses qu'on pourra vous fourrir.

Alors, comme introduction, depuis plus de 70 ans, de l'Union catholique des cultivateurs à l'Union des producteurs agricoles la classe agricole québécoise a patiemment construit un mouvement rigoureux et autonome financièrement pour promouvoir, défendre et développer ses intérêts professionnels, économiques, sociaux et moraux.

C'est ainsi que les membres de l'Union ont tour à tour oeuvré au déve oppement économique des régions en initiant les premières coopératives financières et agricoles; au développement académique du Québec en travaillant au sein du Conseil supérieur de l'éducation; au développement de la presse québécoise en fondant en 1929 l'hebdomaire La terre de chez nous; au développement communautaire en appelant en 1991 les États généraux du monde rural.

Aujourd'hui, l'Union confédère 16 fédérations régionales et 21 syndicats ou fédérations spécialisées.

Elle compte sur l'engagement direct de plus de 3 000 producteurs et productrices agricoles à titre d'administrateurs. Active tant sur les scènes régionale, nationale qu'internationale, elle est une organisation professionnelle de près de 50 000 agriculteurs et agricultrices. Évidemment, il faudrait ajouter à ça que l'UPA représente également les 110 000 producteurs forestiers, puisque la Fédération des producteurs de bois du Québec est affiliée à l'Union des producteurs agricoles.

Depuis juin 1992 et pour les prochaines années, elle convie ses membres à la conquête des marchés, soucieuse qu'elle est de leur permettre d'accomplir la noble tâche de nourrir le Ouébec.

Alors, l'Union des producteurs agricoles s'intéresse depuis fort longtemps au dossier des véhicules hors route, eu égard aux fameux VTT principalement. Elle a d'ailleurs naguère collaboré avec votre ministère en vue d'un encadrement adéquat de l'utilisation de ces véhicules dont la popularité demeure toujours très grande.

Au coeur de nos préoccupations, je pense qu'en va soulever deux niveaux de préoccupation: évidemment tout ce qui regarde le respect de la propriété, dans un premier temps, comme les producteurs agricoles et forestiers détiennent une partie importante du territoire du Québec, donc une partie où se retrouvent finalement ces véhicules; et l'autre point important pour nous, c'est tout le caractère utilitaire de ces véhicules qui a été développé avec le temps.

#### • (15 h 20) •

Alors, au coeur de nos préoccupations, comme je le disais, il y avait d'abord et surtout l'obtention d'un plus grand respect et d'une meilleure protection de la propriété privée, trop souvent envahie par des utilisateurs peu scrupuleux et y causant de surcroît des dommages et méfaits de toutes sortes. Alors, je pense que ça. c'est une demande qui date depuis fort longtemps, depuis l'arrivée d'abord des motoneiges, il ne faut pas se le cacher, et ensuite des VIT. Je pense que, pour la partie motoneige, toute la question des clubs a fait vraiment un travail intéressant, où on peut dire qu'on a civilisé la pratique. Je pense qu'aujourd'hui il y a beaucoup moins de problématiques de ce côté-là.

Sauf que, pour les véhicules VTT, il y a vraiment un problème qui persiste. Bien sûr que l'arrivée des sentiers pour les VTT est un élément important, mais il faut dire que ça ne règle vraiment pas tous les problèmes. L'abandon des voies ferrées, présentement, sur le territoire du Québec est souvent une source d'introduction, sur les terres agricoles, de ces mêmes véhicules, qui ont souvent un accès sur les terrains des propriétaires agricoles et forestiers, et souvent à un lieu où les propriétaires n'en ont même pas connaissance. Souvent, ça se passe au trécarré.

Alors, il fallait également nous assurer que la législation depuis longtemps promise tiendrait compte du caractère de plus en plus utilitaire de certains de ces véhicules, les VTT surtout, présents maintenant partout dans es entreprises agricoles et forestières et utilisés à d'innombrables fins en remplacement du tracteur de

ferme, nettement plus coûteux et plus dommageable pour l'environnement. Je pense que ce petit véhicule est devenu, en agriculture et en forêt, un outil de travail.

Il faut voir son caractère utile par sa grande souplesse, son accès à des terrains difficiles. En forêt, présentement, pour plusieurs petits forestiers, c'est souvent le véhicule qui sert pour sortir la récolte du bois. Je pense qu'un des avantages qu'on doit lui reconnaître, évidemment, c'est toute la protection des ressources parce qu'il n'endommage pas la ressource comme souvent font les grosses machines. Les petits producteurs forestiers faisaient souvent appel à des contracteurs pour exploiter leur boisé, alors qu'actuellement, ce qu'on se rend compte, c'est qu'il y a une tendance à ce que les gens l'exploitent eux-mêmes et finalement épargnent beaucoup la ressource, la repousse de la forêt.

Aussi, c'est avec beaucoup d'intérêt que nous avons pris connaissance du projet de loi n° 43, Loi sur les véhicules hors route, qui a été déposé avant l'ajournement des travaux sessionnels. Suite à une première analyse, il nous apparaît que le projet va dans le bon sens, bien qu'à maints égards il soit incomplet et déficient, à moins, bien sûr, qu'il soit dans votre intention de recourir aux larges et nombreux pouvoirs habilitants pour y suppléer ou pour y corriger par voie de règlements d'application. Ne pouvant deviner vos intentions, nous avons cru bon et utile de vous rappeler nos principales demandes à ce sujet.

Donc, eu égard, d'abord, au respect de la propriété, c'est avec satisfaction que nous avons noté au projet la réaffirmation expresse de l'interdiction formelle et absolue de circuler sur une propriété privée sans l'autorisation de la ou des personnes responsables. Mais nous avons déchanté quand nous avons cherché en vain, sauf pour le sentier établi sans autorisation, la sanction pénale prévue en cas de contravention à cette première grande règle. Certes, une telle sanction existe aux règlements actuels, lesquels conservent temporairement effet, mais cela nous apparaît insuffisant, en outre d'être trop précaire; la sanction doit être prévue à la loi même et elle doit être d'un montant signifiant.

Sur le même sujet, il nous faut également vous souligner notre déception profonde à la constatation faite que la tâche de voir à l'observation de cette interdiction demeurerait du ressort exclusif des agents de la paix. À moins d'un changement de cap, les dispositions protectrices prévues demeureront vraisemblablement lettre morte, et les productrices et producteurs que nous représentons demeureront toujours aussi démunis et impuissants devant des envahisseurs qui considèrent leurs terres comme des terrains de jeu. Pour que les choses changent vraiment, et il le faut, les agents de surveillance de sentiers devraient pouvoir intervenir non seulement dans les sentiers, mais sur les terrains contigus à ces sentiers. Parce que ce qui est prévu dans le projet, c'est ces genslà, qui ont un certain pouvoir; et c'est ces gens-là qui pourraient appliquer des pénalités à ceux qui sortent des sentiers - puisque c'est souvent à côté des sentiers que ça se passe — alors que, pour les agents de la paix,

évidemment, ils n'ont pas accès directement là. La question peut être délicate au niveau du droit, mais nous sommes convaincus que nos membres n'y verraient aucun obstacle, s'agissant du seul moyen de mettre fin à ce qui s'avère parfois un véritable fléau.

Dans la même veine aussi, il faut bien le dire clairement, nous avons été stupéfaits de découvrir que le gouvernement jugeait utile de prévoir une immunité de poursuite en sa faveur, tout en omettant pareille immunité en faveur des propriétaires des terres privées. Cela nous semble un peu le monde à l'envers. Certes, nous connaissons bien l'état du droit sur la question, mais, depuis l'arrêt Lebrun contre Québec-Téléphone, arrêt fort conséquent s'il en est, nos membres sont inquiets eu égard à celles et ceux qui circulent sur leurs terres avec leur autorisation réelle, ou présumée surtout. Ces gens ont le droit d'être rassurés. Comme mesure tout à fait minimale, la loi devrait à tout le moins prévoir, en faveur de la personne accordant un droit de passage pour un sentier, une immunité absolue à l'égard de toute personne y circulant et obliger la personne responsable de ce sentier à prendre fait et cause au cas où une poursuite serait malgré tout intentée.

Je pense que, si nos membres sont sollicités pour qu'on établisse des sentiers, bien, nous, on pense qu'ils devraient être protégés. Je pense que d'établir des sentiers, c'est une façon... comme je le disais tantôt, pour la motoneige, ça a été une façon de civiliser cette pratique. Je pense que les sentiers sont un'excellent moyen, évidemment, pour le VTT aussi, et il faudrait qu'on puisse protéger les gens qui donnent ces droits de passage.

Donc, relativement au droit de propriété toujours, nous vous signalons au passage que la formulation des articles 33 et 34 proposée nous apparaît susceptible de poser difficulté. Ainsi, le premier article devrait reconnaître au propriétaire de l'assiette du sentier le droit d'y circuler librement et sans restriction lorsque cela est nécessaire pour lui permettre d'accéder à une partie de sa propriété, dans le cas d'un sentier pour VTT établi dans un chemin forestier, par exemple. Quant à l'interdiction faite au second article de détériorer ou d'obstruer un sentier, elle devrait — cela tombe sous le sens — être réservée aux seuls sentiers légalement établis.

D'autre part, dans un autre ordre d'idées, c'est avec satisfaction que nous avons noté, en raison des quelques dispositions particulières prévues au projet de loi notamment, l'amorce d'une reconnaissance de la nécessité d'un traitement distinct au cas où les véhicules en cause ont essentiellement une vocation utilitaire. L'exemption prévue en faveur du travailleur s'applique certes aux productrices et producteurs agricoles et forestiers, mais elle gagnerait selon nous à être précisée.

Nous accueillons également, bien sûr, favorablement l'autorisation de circuler sur un chemin public, tout en vous signalant que la distance maximale prévue de 1 km ne correspond aucunement aux exigences du quotidien et qu'elle devrait être revue. Je pense qu'une distance raisonnable pourrait bien se situer entre 5 km et

10 km. Il s'agit de voir... Comme c'est devenu un outil de travail pour plusieurs producteurs et qu'ils ont des fermes, des terres situées souvent à 4 km, 5 km, 6 km, le 1 km ne correspond vraiment pas aux besoins.

Nous sommes également en accord avec les diverses exemptions prévues en faveur des véhicules à vocation utilitaire. Mais diverses autres dispositions nous apparaissent mal adaptées aux réalités visées. C'est le cas notamment de normes relatives à l'équipement prévu pour les conducteurs. Si ces normes ont plein sens pour l'utilisateur sportif, pour les utilisateurs en situation de travail, elles sont soit exagérées, soit insuffisantes, soit inapplicables en raison de la présence d'équipements spéciaux -- casque spécial pour le travail en forêt, par exemple - que le projet semble reconnaître par la priorité prévue en faveur de la Loi sur la santé et la sécurité du travail. Donc, pour une solution plus fonctionnelle, nous suggérons que l'utilisateur en situation de travail soit exempté de toute norme d'équipement, sous réserve de ce qui peut être prévu soit à la loi susdite, soit à l'un de ses règlements d'application.

C'est le cas également de l'obligation prévue de détenir une assurance-responsabilité d'un montant de 500 000 \$. Si la mesure s'impose d'évidence pour l'utilisateur sportif, sa justesse est beaucoup moins évidente pour l'utilisateur en situation de travail, compte tenu que son entreprise possède généralement déjà des assurances à couverture fort large.

De même, si nous ne nous opposons pas aux normes de fabrication prescrites pour les véhicules, nous vous signalons qu'il faudra être extrêmement prudent lors de l'élaboration des normes relatives à l'équipement. Ainsi, nous avons déjà tout lieu de croire que la norme de largeur maximale prévue, pour la remorque ou le traîneau, de 1,5 m poserait difficulté pour certaines remorques ou équipements — par exemple, des épandeurs — utilisés par notre clientèle.

Dans tous les cas, l'élaboration de telles normes, si jugées nécessaires, devrait se faire en étroite consultation des fabricants et des utilisateurs. Et, là-dessus, je réfère à toute la question du Code de la sécurité routière. On a eu à intervenir, à discuter beaucoup avec la Société de l'assurance automobile du Québec sur certaines normes qui n'étaient pas réalistes. Et je pense que, à la discussion, il devenait assez évident que les normes souvent, lorsqu'elles sont faites sans consultation, ne répondent pas aux besoins du secteur. Et, là-dessus, on aimerait pouvoir en ciscuter lorsque les normes seront en voie de réalisation.

Alors, en définitive, il ressort de ce qui précède que, selon nous, le projet de loi qui est piloté répond parfaitement aux objectifs qu'il faut poursuivre relativement à l'utilisation sportive des véhicules hors route. Pour ce qui est du respect de la propriété privée et d'une meilleure prise en compte du caractère utilitaire de certains de ces véhicules, malgré d'évidentes bonnes intentions, il nous semble qu'il reste beaucoup à faire. Les productrices et producteurs agricoles et forestiers attendent beaucoup de ce projet de loi qu'ils espèrent

depuis longtemps, et nous avons tout lieu de croire que vous prendrez les mesures qui s'imposent pour qu'ils ne soient pas déçus. Merci beaucoup.

• (15 h 30) •

Le Président (M. Laurin): Merci, M. D'Amours. M. le ministre.

M. Brassard: Oui, merci, M. D'Amours d'avoir accepté d'abord de venir témoigner. Ce que vous nous dites va sans doute être utile pour la suite des choses.

Quelques questions. D'abord, concernant la protection de la propriété privée, je pense que tout le monde convient que, en cette matière, il faut l'accord du propriétaire pour aménager un sentier sur sa propriété, ca va de soi. Vous regrettez cependant qu'il n'y ait pas de sanction de prévue. C'est que, en fait, il s'agit, il faut le dire, d'une disposition à caractère, je dirais, pédagogique. Parce qu'il y a le Code civil, il y a le Code criminel aussi, et le droit civil aussi bien que le droit criminel assurent déjà le respect de la propriété privée. C'est à cause de cela qu'on n'a pas jugé utile de prévoir des sanctions, mais de rappeler cependant que la propriété privée doit être respectée et qu'il faut l'accord du propriétaire pour utiliser ou aménager un sentier sur sa propriété. S'il y a violation de la propriété, à ce moment-là c'est évident qu'il y a des sanctions possibles, mais c'est celles qu'on retrouve au Code civil et au Code criminel. C'est ça, l'intention, là.

M. D'Amours (Gratien): C'est très vrai ce que vous dites, qu'il est prévu au Code civil qu'on ne peut endommager la propriété d'autrui. Mais ce qui nous apparaît, nous, difficile, c'est que le propriétaire a l'obligation, évidemment, de faire la preuve et de poursuivre l'individu, donc des cémarches coûteuses puis souvent longues et qui font en sorte que, lorsqu'on réussit à ce qu'on puisse appliquer une pénalité à quelqu'un qui a fait quelque chose, il y a eu le temps de se passer pas mal de temps et souvent le carnage continue, là. Nos membres nous ont souvent... pour eux, cette approche pénale, ils y voient également, comme vous le dites, une approche pédagogique. Je pense que queiqu'un qui, dès qu'il a fait une infraction, a une pénalité à payer, il apprend de la pénalité qu'il a.

Parce que, vous savez, souvent le portefeuille, ça parle, ça aussi, là. Puis, pour que ça soit efficace, nous, on pense que, comme dans tout autre loi où on prévoit des pénalités pour que, à un moment donné, les choses cessent, c'est un moyen beauccup plus rapide et efficace que d'avoir recours aux tribunaux. Bien sûr que les agents de la paix ont évidemment un rôle à jouer, mais ils ont seulement le rôle d'avertir les gens, de leur dire de ne plus aller là, puis après ça, s'il y a des poursuites, bien, c'est l'individu qui a à les faire, puis cette démarchelà... C'est pour ces raisons-là qu'on préférerait qu'il y ait des pénalités d'appliquées.

Le Président (M. Laurin): M. le député d'Abitibi-Ouest.

M. Brassard: Oui, j'aurais une autre question, M. le Président, avant.

#### Le Président (M. Laurin): Ah, parfait.

M. Brassard: Ça concernait l'utilisation pour des fins de travail de ce genre de véhicule. Par exemple, pour vous, la distance maximale prévue pour avoir le droit de circuler sur un chemin public, ce n'est pas suffisant, 1 km parce qu'il y a bien des exemples où on doit faire plus que 1 km sur un chemin public. C'est le cas?

#### M. D'Amours (Gratien): Oui.

- M. Brassard: C'est surtout le VTT qui est utilisé comme véhicule de travail?
- M. D'Amours (Gratien): C'est surtout le VTT. Puis on n'est pas d'accord que les VTT envahissent les routes, loin de là. Mais je pense que de permettre 1 km... Il y a un très grand nombre de producteurs et productrices qui ont à faire des distances plus longues que ça, et de beaucoup. Bien sûr, il ne faut pas passer à l'autre bout, à l'excès, à l'extrême, mais, en tout cas, nous, un minimum de 5 km, à notre avis, est indispensable. Et probablement qu'entre 5 km et 10 km ce serait l'idéal. En tout cas, nous, après avoir consulté nos gens là-dessus...

Et, en pratique, je peux vous dire que, dans chaque rang du Québec... Aujourd'hui, vous savez, avec la mondialisation des marchés, les entreprises prennent de l'expansion. Souvent, la façon de le faire - ce n'est pas toujours facile d'acheter un voisin - ils sont obligés d'aller chercher ça... Parfois, l'opportunité se présente à 2 mi, 3 mi sur le même rang. Et souvent il faut aller faire des travaux. Puis, je vous donne comme exemple: le VTT, c'est un véhicule qui donne l'accès sur les terrains beaucoup plus de bonne heure au printemps que le tracteur de ferme peut le faire, à cause de son poids qui est de beaucoup réduit. Souvent, pour faire des semences hâtives ou épandre des engrais à bonne heure... Donc, c'est souvent, maintenant, le véhicule qu'utilisent plusieurs agriculteurs pour aller faire des menus travaux de cette nature-là. Et, évidemment, vous voyez l'inconvénient qui arrive: s'il faut embarquer le VTT dans une voiture avec un tracteur, le redébarquer... C'est pour ces raisons-là qu'on pense que 1 km n'est pas suffisant.

- M. Brassard: Il est utilisé de plus en plus, ou très souvent, pour remplacer le tracteur.
- M. D'Amours (Gratien): Très souvent, surtout en début de saison. C'est un véhicule qui a accès au terrain puis qui ne brise pas le terrain parce qu'il est tellement léger puis qu'il a des pneus qui sont larges, là. Donc, les agriculteurs y trouvent de plus en plus d'utilité.

- M. Brassard: Quand vous parlez des équipements ou des normes relatives à l'équipement qui devraient être différentes, évidemment, je comprends ce que vous réclamez, mais comprenez aussi que ça pose un problème. Parce que ce genre de véhicule là, c'est vrai qu'il peut être utilisé comme véhicule de travail, j'en conviens, même peut-être de plus en plus, mais il peut être utilisé aussi comme véhicule de loisir. Donc, il y a une double utilisation, alors ça pose un problème. Si on envisage des normes relatives à l'équipement différentes quand il s'agit d'un véhicule utilisé pour des fins de travail d'un véhicule utilisé pour des fins de loisirs, on va avoir un problème, là.
- M. D'Amours (Gratien): Oui. Michel, pourraistu répondre à la question?
- M. Lord (Michel C.): Bien, moi, je donnais l'exemple, dans le texte qui vous a été soumis, de la norme de largeur de 1,50 m.

#### M. Brassard: Oui.

M. Lord (Michel C.): Déjà, j'ai découvert, en examinant les véhicules qu'utilisent les producteurs forestiers, que certaines remorques ont une largeur supérieure à 1,50 m. J'ai découvert qu'il y a des remorques qui ont 1,80 m. J'imagine qu'il doit y avoir des motifs pour lesquels cette remorque-là a 1,80 m.

Mais on ne s'objecte pas à ce qu'il y ait des normes de fabrication. On veut qu'on regarde ce qu'il y a chez les fabricants et qu'on en tienne compte. Et qu'on tienne compte de nos besoins aussi: j'imagine des pulvérisateurs ou des trucs comme ça, ça ne peut peut-être pas être limité à 1,50 m.

- M. Brassard: Oui. Quand il s'agit de véhicules avec des fins spécifiques, soit des travaux agricoles. C'est un peu ce que vous dites.
- M. Lord (Michel C.): Oui, agricoles ou forestiers. Et là on parle surtout non pas du VTT comme tel, qui, lui, bon, il va être conforme...
  - M. Brassard: Oui, mais c'est ça...
- M. Lord (Michel C.): ...on parle des équipements remorqués, disons, ou attachés.
  - M. Brassard: Je comprends.
- Le Président (M. Laurin): Le député d'Abitibi-Ouest.
- $\boldsymbol{M}.$  Brassard: Il y a l'alternance, là,  $\boldsymbol{M}.$  le Président.
- Le Président (M. Laurin): Ah bon, O.K. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Merci, M, D'Amours, M. Lord. Si on comprend bien, vous êtes d'accord avec le projet de loi, mais ce qui vous préoccupe, premièrement, c'est le respect de la propriété. Dans l'éventualité du non-respect, vu que c'est le propriétaire qui va être obligé, probablement, de donner la permission d'ouvrir des sentiers sur son territoire, il va être obligé ensuite de prendre des procédures légales pour avoir gain de cause. Et vous dites: Pour ces raisons-là, peut-être qu'on serait mieux d'avoir des pénalités.

#### • (15 h 40) •

Je pense que vous voulez aussi faire une distinction entre les utilisations du véhicule tout-terrain: lorsqu'il est utilisé comme équipement de ferme pour remplacer le tracteur et lorsqu'il est utilisé pour pratiquer le sport de randonnée, et ainsi de suite. Croyezvous que le fait que le propriétaire serait obligé de prendre des poursuites au civil pourrait rendre plus difficile, pour les gens, d'obtenir le droit de passage sur des terrains appartenant à des exploitants forestiers ou agricoles?

M. Lord (Michel C.): C'est difficile de répondre à ça, là. Évidemment, un des gros problèmes qu'il y a eu égard au respect de la propriété privée, c'est qu'il faut au moins arrêter la personne, l'identifier. Alors, l'agriculteur, lui, souvent il n'est pas en VTT; il constate que des gens sont sur sa propriété, mais il n'a pas les moyens de les arrêter. Alors, c'est pour ça qu'on disait: Bien, il faudrait au moins que les agents de surveillance de sentiers puissent intervenir par rapport à ces personnes-là parce qu'eux vont circuler régulièrement sur les sentiers et ils vont être chargés d'y faire la discipline.

Secondement, on dit: C'est vrai qu'il y a déjà plusieurs sanctions prévues à la loi; on pourrait même ajouter qu'il existe déjà la loi sur les abus préjudiciables à l'agriculture, le chapitre A-2 des Lois refondues du Québec, qui comporte une amende. Dans le règlement actuel régissant les VTT, il y a amende, mais il n'y a jamais eu personne pour faire respecter ces dispositions-là. Nous, on dit: À tout le moins, lorsqu'on retrouve une amende pour sanctionner une contravention, ça a un effet pédagogique, et, si c'était à la loi-même, on pense que l'effet serait encore meilleur.

M. Middlemiss: Oui. M. le Président, vous avez soulevé le problème d'équipement, soit pour le véhicule... En d'autres mots, vous dites: Si le véhicule est utilisé strictement pour des travaux agricoles, on ne devrait pas être soumis aux exigences de la loi. Toutefois, si quelqu'un veul l'utiliser à une double vocation, à ce moment-là il devrait avoir l'équipement nécessaire. Vous ne vous objectez pas à ça. Si l'individu décide, lui, qu'il voudrait l'utiliser à double vocation, bien. Mais toutefois, si l'individu décide que c'est seulement pour des travaux agricoles ou forestiers, il ne devrait pas être soumis aux exigences de la loi.

- M. Lord (Michel C.): Vous parlez des exigences sécuritaires ou des normes de fabrication?
- M. Middlemiss: L'équipement du VTT tel qu'on le connaît aujourd'hui. Vous autres, vous mettez: l'agriculteur ou le forestier met l'équipement dont il juge à propos qu'il a besoin. Dans le projet de loi, on exige, pour des raisons de sécurité et ainsi de suite, d'avoir un certain genre d'équipement. À ce moment-là, vous dites: Si le véhicule est utilisé pour des travaux agricoles ou forestiers, nous ne jugeons pas qu'on devrait être soumis à ces mêmes exigences là.

M. Lord (Michel C.): C'est ça.

M. Middlemiss: O.K.

M. Lord (Michel C.): Nous ne sommes pas en désaccord avec des normes de fabrication, mais on dit: Il faut s'assurer qu'on tienne compte des équipements qui existent et qui doivent être utilisés par les producteurs.

Pour ce qui est des équipements de sécurité, bien, nous, on trouve un peu exagéré d'exiger d'un agriculteur, dans son champ, en train de faire de la clôture disons, qu'il mette son casque à tous les cinq minutes, qu'il l'enleve 10 pi plus loin. On pense que, bon, à l'extérieur d'un chemin public à tout le moins, on devrait assouplir l'exigence de normes de sécurité. De toute façon, ce n'est pas réaliste de penser que ça va être respecté, ça.

M. Middlemiss: Croyez-vous que... Je dis ça... On est en train de faire le projet de loi sur le Code de la sécurité routière, et, à vous entendre parler, les quatreroues deviennent de plus en plus de l'équipement utilisé par remplacer le tracteur, ou autres. Est-ce que vous croyez qu'on devrait peut-être l'identifier comme étant de l'équipement de ferme? Parce que, dans le projet de loi sur le Code de la sécurité routière, on permet à l'équipement de ferme, des tracteurs, des pick-up, de se promener pour de plus longues distances sur les routes. À ce moment-là, si ce véhicule-là était reconnu dans le même sens, ça éliminerait un des problèmes.

M. Lord (Michel C.): Vous avez raison, évidemment. On ne serait pas en désaccord avec cette positionlà parce qu'elle réglerait la plupart de nos problèmes.

M. Middlemiss: Bien.

- Le Président (M. Laurin): M. le député d'Abitibi-Ouest.
- M. Gendron: Oui, je veux vous remercier également, mais je voudrais réinsister auprès de mon collègue, de mes collègues et de l'ensemble des parlementaires que je suis un peu surpris, moi aussi, et j'espère que ceux qu'on entendra vont l'exprimer: de ne pas faire une

distinction forte entre l'usage d'un véhicule tout-terrain pour fins de loisirs versus pour fins de travail et d'avoir des exigences de même nature en termes d'équipement sécuritaire, ça n'a pas de sens. Dans mon livre à moi, très concrètement, ça n'a aucun sens. Et c'est évident que, dans les régions à forte concentration forestière ou agricole — il s'agit de faire le tour de certaines régions du Québec — le véhicule tout-terrain, à bon escient, est devenu un instrument légitime de production et de travail sur la propriété individuelle. Et, moi, il me semble que, sur la propriété individuelle des concernés, il n'y a pas beaucoup de logique et de légitimité à envisager que l'État ait le même comportement correct pour des fins de loisirs, dans des sentiers balisés, dans des sentiers où il y a de l'inspectorat possible, et ainsi de suite. Parce que, si vous regardez les statistiques d'accidents, j'ai juste fouillé ça un peu, c'est évident qu'il y en a beaucoup plus sur les pistes pour fins de loisirs, tout autant pour le VTT que pour la motoneige. Et c'est évident que le gros des accidents pour des excès de vitesse, pour des problèmes de boisson, ce n'est pas dans le contexte de travail. Quand je visitais, par exemple, en Gaspésie des producteurs forestiers qui passaient leur temps à dire que cet instrument de travail était devenu l'instrument le plus approprié par rapport à des méthodes de sylviculture, de reboisement plus écologique, plus respectueux du développement durable. Ça fait qu'à un moment donné dans une société on ne peut pas bouffer tous les objectifs en même temps. Alors, ou bien on est tout à fait d'accord avec des exploitations qui mettent l'accent sur le développement durable puis on le permet sans contrainte - et là je trouve qu'on est logique - et on définit plus adéquatement la problématique pour fins de loisirs...

Et j'écoutais tantôt respectueusement mon collègue ministre, là, je trouvais qu'il n'y a pas tant de problèmes que ça si on prend la peine de comprendre de quoi il s'agit. L'usage d'un VTT pour des fins de loisirs, je ne vois pas pourquoi on ne serait pas très sévère quant à des équipements de sécurité qui ont un coût social majeur important et où, là, tu n'as pas de redevance. Tu sais, je veux dire, l'État ne peut pas se raccrocher en disant: Bien, par le biais au moins de l'exploitation forestière, si jamais j'en échappe quelquesuns — parce qu'il faut parler des vraies choses — bien, celui que j'échappe, je le retrouve au niveau des redevances forestières, au niveau des droits de coupe, de la plus-value qu'il crée par l'exploitation de la ferme agricole puis l'exploitation forestière, ce qui n'est pas le cas de quelqu'un qui, gratuitement, par loisir, décide de se promener dans les sentiers de motoneige ou sur une piste tout-terrain. Alors, moi, je suis content que vous rappeliez ça, puis j'espère que tous les autres vont le faire, parce que j'aurais beaucoup de réticences à ne pas tenir compte de cette distinction-là.

J'aurais une question cependant. Je trouve, M. D'Amours, que vous avez bien décrit la situation qu'on connaît tous, là, par rapport à la propriété privée, puis vous dites: Bien, on aurait aimé ça que ça soit plus

mordant; c'est compliqué parce que ça nous impute de faire la preuve. Mais j'aurais aimé ça que vous nous donniez peut-être des pistes qui vous ont été suggérées par ceux et celles que vous avez consultées. Parce que le problème du législateur, c'est qu'au-delà, comme le ministre l'a bien dit, du Code civil, du Code criminel, ça devient difficile de voir comment on baliserait ça puis comment on encadrerait ça. Alors, vous avez une bonne idée que, si ça ne l'est pas, ce n'est pas parce qu'on n'a pas compris puis que ça nous faisait plaisir de vous décevoir. Parce que vous dites ça, là. Là, vous avez été bien déçu quand vous avez vu qu'il n'y avait pas de charge à fond de train pour contrer ce qu'on n'est pas capable de contrer. Avez-vous des bonnes idées qu'on n'aurait pas?

M. D'Amours (Gratien): Bien, nous, l'idée à laquelle on avait pensé, évidemment, c'est celle que je mentionnais tout à l'heure, c'est celle de l'amende qui aurait été prévue à la loi; que, lorsqu'on va sur les terrains, qu'on sort des sentiers, qu'on va sur les terrains privés et qu'on fait... qu'on ne puisse pas aller sur les terrains privés puis qu'il y ait des sanctions de prévues. Nous, c'est ça qu'on avait pensé qu'était le moyen. Puis je comprends que... En tout cas, probablement que vous aviez vu des difficultés à appliquer ça comme ça, mais, pour nous en tout cas, c'était le moyen qu'on pensait qui était le meilleur.

M. Gendron: Avez-vous une idée du montant de l'amende?

• (15 h 50) •

M. D'Amours (Gratien): Ah, bien, écoutez, ce n'est pas nécessaire que ça soit des amendes de grande importance. Je pense que... Puis, évidemment, je pense que ça doit être comme toute amende qui est prévue dans les diverses lois: la première amende est moins importante, et, s'il y a récidive, bien, là, ça devient plus important. Nous autres, c'est ce qu'on pensait. Je pense qu'il y a... Tout à l'heure... Je réfère encore à l'approche pédagogique: lorsqu'on enfreint une loi, il y a beaucoup de lois qui prévoient des pénalités; dans un premier temps, les pénalités ne sont jamais importantes, à moins que ce soit quelque chose, là, qui a vraiment un effet négatif quelque part. Mais qu'il y ait, au niveau du montant, un accroissement du montant pour que, si les gens continuent, bien, ils vont comprendre à un moment donné. Il y a le langage de l'argent qui va finir par dire quelque chose. En tout cas...

M. Gendron: Mais, regardez, un exemple, juste pour finir là-dessus puis pour nous aider — oui, j'ai fini. Supposons que je me laisse aller et que je dis: Bien, tout véhicule qui est pris à circuler sur une propriété privée, c'est 100 \$ d'amende une première fois, récidive, 200 \$. Supposons que j'écris ça, qu'est-ce que ça vous dit?

M. D'Amours (Gratien): Bien, déjà il y a quelque chose qui identifie que ce n'est pas correct. Vous savez, comme image, une pénalité, ça veut dire qu'il y a un geste qui n'est pas correct, c'est prévu dans la loi. Si au moins on peut dire quelque part à ces gens-là, qu'on peut l'afficher dans les clubs de VTT, que, si vous allez sur les terrains privés, il y a des pénalités de prévues, déjà ça a cet effet pédagogique. Les gens le voient.

- M. Gendron: C'est beau, c'est ça que je veux. Parfait.
- M. D'Amours (Gratien): Et après, à l'application, il y a un autre effet.
- M. Gendron: En autant que ce n'est pas marqué que c'est le ministre qui collecte.
- M. D'Amours (Gratien): Ah bien, il doit y avoir moyen de faire ca correctement.

Une voix: À l'effet que?

M. Gendron: Que ce n'est pas marqué que c'est le ministre absolument qui va être obligé de collecter l'amende.

Le Président (M. Laurin): M. le député de Montmagny.

M. Gauvin: Merci, M. le Président. M. Lord, M. D'Amours, je pense que, venant d'un milieu rural, il est tout à fait pertinent et juste que vous veniez sensibiliser la commission à l'utilisation des véhicules VTT, véhicules tout-terrains comme on les connaît, qu'en font les producteurs agriccles, les producteurs forestiers, les propriétaires d'érablière, et on pourrait en citer d'autres. Et je pense qu'on doit vraiment faire la part des choses entre l'utilisation de ce véhicule-là pour des activités de loisirs, d'une part, et, d'autre part, pour des activités agricoles, forestières, ou autres, pour la simple raison... On voit de plus en plus aujourd hui que ça sert d'équipement, un équipement adapté à certaines saisons, de transport sur plusieurs kilomètres. Donc, M. le ministre, je pense que la très grande majorité de la population active au niveau forestier, agricole, et autre, est en mesure de démontrer que c'est devenu un véhicule considéré comme équipement agricole, qui sert, probablement presque tous les jours, à certaines activités.

On pourrait en nommer, je pense que vous êtes mieux placés que nous autres pour en nommer. Moi, je connais un éleveur, dans le domaine du boeuf, qui a une très grande superficie, puis c'est le véhicule le plus utilisé pour aller revoir ses clôtures, etc., et il est obligé de parcourir un certain nombre de kilomètres à toutes les semaines pour y parvenir. Donc, je pense, M. le ministre, que la commission, et ensemble, on doit essayer de trouver une formule pour reconnaître qu'on utilise ces types de véhicules là dans des circonstances particulières, soit pour des services agricoles, forestiers ou autres.

Là, on vient de parler de l'usage, de vraiment faire la différence entre les usages que les gens en font. Si c'est pour des raisons d'activités sportives, bien, nous avons plusieurs raisons de croire que le projet de loi va répondre à certaines inquiétudes, soit par de l'équipement de sécurité pour le conducteur, d'une part; et discipliner les gens à être membre d'un club qui va entretenir un circuit. On ose croire, et je pense qu'on est en mesure d'espérer que ces gens-là vont s'autodiscipliner avec les années s'il y a une réglementation qui les encourage, qui les amène à faire partie d'un club. Et là je suis vraiment sorti de l'utilité agricole: c'est pour les loisirs.

On a plus de misère... Moi, personnellement, j'ai plus de misère à trouver la formule qui pourrait en venir à vraiment faire réfléchir et s'assurer que, quand les gens vont de façon répétée sur des terrains privés, il y a un moyen pour les en dissuader. Je ne sais pas s'il y a des formules miracle. Parce que ça peut être occasionnel, accidentel. Évidemment, si le même propriétaire de véhicule tout-terrain passe fréquemment sur une propriété privée et y fait des dommages, il faut trouver un moyen pour soit le mettre à l'amende, émettre un avertissement, ou quelque chose. Ça, c'est inévitable

Donc, je résume, M. le ministre. Pour ce qui est de l'équipement de sécurité pour le conducteur quand le véhicule est utilisé comme équipement de loisir dans un circuit reconnu, oui, je pense qu'on doit y aller avec de la réglementation. Parce que la démonstration a été faite que la plupart des accidents -- et je ne sors pas de statistiques, mais je pense que tout le monde est en mesure ici de témoigner — les accidents que nous avons eus où il y avait utilisation d'un VTT, un petit véhicule quatreroues, les accidents mortels ou les accidents qui ont parfois amené les gens à être invalides pour la vie, c'était à l'occasion d'activités de loisir, parce que... Moi, je ne dois pas être le seul... On n'a peu, en mémoire, d'accidents à l'occasion d'activités agricoles, forestières ou autres, parce que les gens en font une utilité beaucoup mieux contrôlée.

Donc, c'est l'intervention que je voulais faire, mais je reviens encore, un peu comme le député d'Abitibi-Ouest a fait: à mon avis, ça va être beaucoup plus difficile de trouver une formule efficace pour mettre à l'arnende les gens qui vont empiéter sur la propriété privée, surtout s'ils n'ont pas fait de dommages. Vous connaissez le Code civil, intenter une poursuite quand la démonstration est faite qu'il n'y a pas eu de dommages, que ça a été accidentel ou occasionnel... Je ne sais pas si M le ministre a déjà à l'idée des formules ou s'ils sont à la recherche, mais ce ne sera peut-être pas facile.

Donc, je vous invite au nom des producteurs... Parce que j'ai eu des représentations: les gens s'inquiètent. Ils ne voudraient pas avoir une réglementation à outrance dans le cadre de leurs fonctions journalières quand ils l'utilisent comme équipement. C'était ça, M. le Président. Je ne sais pas si vous avez des commentaires suite à ça.

10 décembre 1996

Le Président (M. Laurin): Je laisserai quelques minutes au ministre, à la fin, pour répondre à votre question.

M. D'Amours (Gratien): Et peut-être un des moyens - tantôt on parlait d'amendes, de pénalités - c'est de doter l'agent de sentiers de plus de pouvoirs. On le suggérait dans le texte. Je pense que ce serait également un moyen. Ce serait un moyen dissuasif parce que les gens qui sont dans les sentiers, sachant qu'il y a des agents de sentiers qui ont le pouvoir d'appliquer des amendes s'il y a des gens qui vont causer des dommages à la propriété privée, ça serait déjà un moven de plus. Parce que, si ces gens-là n'ont aucun pouvoir à l'extérieur des sentiers, évidemment les gens vont pouvoir faire ce qu'ils veulent, et ces gens-là ne pourront pas intervenir Et je pense que, tant qu'à avoir des agents de sentiers, des gens qui s'en occupent, pourquoi n'auraient-ils pas aussi ce pouvoir de poser ce geste-là?

Le Président (M. Laurin): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Est-ce que, M. D'Amours ou M. Lord, d'après l'expérience avec les motoneigistes — ça fait quelques années qu'on a des motoneigistes avec des sentiers — leur comportement est tel qu'il y a moins de dommages qui sont faits à la propriété hors sentier? Et, basé sur ça, est-ce que votre préoccupation, c'est que, dans le cas des VTT, les quatre-roues, ça pourrait être pire que ça? C'est ça, votre préoccupation?

M. D'Amours (Gratien): Bien, pour ce qui est des motoneiges, les choses ont beaucoup changé. Au départ, on fait de la promotion: tout le monde achète des motoneiges, tout le monde veut aller dans la nature. Il n'y avait pas de sentiers; tout le monde se garrochait sur les entreprises agricoles et les chemins de forêt. Évidemment, on a fait beaucoup de dommages aux plantations, à certaines cultures aussi, il ne faut pas se le cacher.

Mais les choses ont beaucoup changé. Est arrivée toute l'organisation des sentiers. Les gens sont beaucoup plus disciplinés à cet égard-là, et je pense qu'il y a eu aussi une approche là-dedans qui était éducative. Les gens savent maintenant que les plantations - et il y a souvent des affiches qui sont là... On en constate beaucoup moins. Mais je ne vous dirai pas qu'il n'y en a plus, il en existe encore, mais ce n'est pas comme c'était. Et c'est un peu pour ça qu'on se dit, bon, par rapport à la motoneige, on n'a pas beaucoup de choses à dire. On sait qu'il y a encore quelques cas exceptionnels et, évidemment, on souhaiterait bien qu'il y ait des pénalités de prévues pour eux autres aussi, mais c'est tellement peu fréquent que là, on se dit: Bien, ce n'est peut-être pas nécessaire que la mesure s'applique, mais, en tout cas...

Mais, pour les VTT, c'est en croissance, et les sentiers de VTT, il n'en existe pas partout. C'est tellement une petite voiture, qui permet d'avoir accès à la nature, que les gens oublient souvent qu'ils ne sont pas chez eux. Et, dans les sentiers... Souvent, c'est intéressant de sortir des sentiers, je vous dirais. Ils arrivent dans les érablières — parce qu'il y a des chemins dans les érablières — et ils brisent toute la tubulure. Vous savez comment ça marche, maintenant: il y a des tuyaux d'installés. Les érablières sont souvent situées à proximité de certains chemins de chalets. Les gens sont là, et, au chalet, c'est rendu que tous les propriétaires de chalet ont leur VTT, et ça prend la forêt dans les chemins, puis ça va dans les érablières, puis ça brise.

• (16 heures) •

Ça fait que, vous savez, c'est surtout pour ce véhicule-là que, nous, actuellement, on a un nombre de représentations de gens, c'est incroyable; c'est dans l'agriculture, c'est dans la forêt. Puis je pense qu'on est heureux qu'il y ait une réglementation, il était grand temps. Et soyez assurés que, sur la pratique sportive, on est très d'accord à ce qu'il y ait des mesures sécuritaires importantes, on est conscient de tout ce qui arrive. Sauf que, pour la pratique de l'agriculture, évidemment, on ne voudrait pas être traités de la même façon, parce que ça ne sera plus possible, beaucoup, de les utiliser, vous savez, si on y met une réglementation sévère. Il faut permettre l'utilisation dans le cadre de l'exploitation des entreprises.

Le Président (M. Laurin): Une dernière remarque, M. le ministre?

M. Brassard: Bien, c'est simplement pour dire qu'on ne peut pas demander aux agents de surveillance, qui sont des bénévoles, de faire ce travail-là, d'autant plus que, la plupart du temps, quand il y aura violation de propriété ou dommages, c'est précisément dans les endroits ou sur les propriétés où il n'y aura pas de sentiers. Donc, c'est vraiment la pratique anarchique de cette activité, donc dans des endroits où les agents de surveillance n'opèrent pas. Vous comprenez? C'est ça, la difficulté.

Et, si on commence à prévoir des amendes, des sanctions, là on a un problème sur le plan juridique: on se met à doubler le Code criminel. La violation de la propriété, c'est un délit criminel, donc c'est prévu par le Code criminel et les sanctions sont inclues au Code criminel. Ou, si ça porte sur des dommages, s'il y a eu des dommages à la propriété, là, ça donne lieu à un recours en droit civil pour dommages et intérêts. Mais c'est pour ça qu'on a écarté cette possibilité-là. Ça devient extrêmement difficile. Si on commence à introduire des sanctions ou des amendes, on commence à doubler, en quelque sorte, le Code criminel. Et je ne suis pas sûr que, sur le plan constitutionnel, d'autre part, on soit en terrain solide, parce qu'on entre dans le champ d'application du Code criminel.

Le Président (M. Laurin): Eh bien, je remercie beaucoup l'Union des producteurs agricoles du Québec pour son mémoire et pour les échanges.

J'inviterais maintenant l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec à se présenter à la table des témoins.

Bonjour, je vous rappelle que vous avez 15 minutes ou moins pour présenter vos vues, et, ensuite, 15 minutes seront allouées à l'équipe ministérielle et 15 minutes à l'opposition pour la période d'échange. Si vous voulez bien vous identifier et vous présenter.

# Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec (UMRCO)

M. Fernet (Michel): Michel Ferne:, je suis directeur général de l'Union des municipalités régionales de comté du Québec; et Mme Isabelle Chouinard, qui est conseillère juridique à l'Union.

### Le Président (M. Laurin): Merci. Allez-y.

M. Fernet (Michel): Merci, M. le Président. D'entrée de jeu, j'aimerais excuser l'absence de Mme Simard, présidente de l'UMRCQ, aujourd'hui, qui avait des contraintes incontournables, et je l'en excuse auprès de la présidence et du ministre.

M. le Président, comme le ministre, représenté par sa conseillère politique, aime les choses courtes et précises, on a préparé un petit mémoire qui fait l'objet de peu de commentaires, même s'ils sont excessivement importants pour l'UMRCQ. Donc, je vous le lirai, étant donné qu'il est tout bref. Je vais passer la première page, étant donné que l'UMRCQ se passe maintenant de présentation, pour aller à la page 1, aux commentaires généraux.

L'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec accueille favorablement l'initiative gouvernementale d'adopter une loi-cadre sur l'utilisation des véhicules hors route.

Le phénomène, particulièrement son volet récréatif, constitue une préoccupation croissante pour le monde municipal, non seulement en ce qui concerne les problèmes qu'il est susceptible d'engendrer — blessures corporelles, dommages à la propriété, à l'environnement, pollution par le bruit — mais également au niveau des retombées économiques que cette pratique peut amener en région.

Les municipalités régionales de comté, de plus en plus impliquées en matière de développement économique, se sont vu octroyer le pouvoir, en 1993, de créer des parcs régionaux, formule toute désignée pour l'aménagement de parc linéaires servant de lieux d'exploitation de sentiers de motoneiges et de véhicules touterrains. Elles se sont ainsi engagées dans la gestion de la circulation de ces véhicules sur leur territoire.

Le rôle des municipalités a considérablement évolué au cours des dernières années, particulièrement

depuis l'arrivée au pouvoir du présent gouvernement. L'État québécois envisage la décentralisation de ses activités dans de nombreux domaines. Il a compris que le développement économique doit se faire de concert avec les partenaires locaux et, surtout, que les contrôles gouvernementaux doivent être allégés pour faciliter le travail des collectivités locales.

Les commentaires particuliers qui suivent proposent essentiellement certains amendements au projet de loi n° 43 afin qu'il tienne davantage compte de ces réalités.

Mentionnons d'emblée que, de façon générale, l'UMRCQ est d'accord avec la majorité des dispositions du projet de loi n° 43. Plusieurs d'entre elles répondent d'ailleurs à des demandes exprimées par le monde municipal, dont le pouvoir accordé aux municipalités de réglementer des accès contrôlés sur les chemins publics dont l'entretien est à leur charge, ou la possibilité qu'elles ont de conserver les amendes imposées en vertu de la loi.

Premier commentaire. Le projet de loi n° 43 accorde des pouvoirs réglementaires aux municipalités locales pour régir la circulation des véhicules hors route sur les terres du domaine public et sur les chemins publics dont l'entretien est à leur charge. Sur les terres du domaine privé, la circulation des véhicules hors route est subordonnée à l'autorisation et aux conditions imposées par le propriétaire — comme vous venez d'en discuter avec les gens de l'UPA.

Le projet de loi est par ailleurs muet sur les pouvoirs réglementaires des municipalités sur les terres leur appartenant. Il oppose la notion de «terre du domaine public» à celle de «terre du domaine privé», sans les définir. Or, les terrains appartenant aux municipalités et possédés pour l'usage général et public n'entrent dans ni l'une ni l'autre de ces catégories. Ils sont en effet des biens publics au sens des concepts généraux du droit civil, mais n'entrent pas dans le champ d'application de la Loi sur les terres du domaine public.

Alors, voilà ce qu'on recommanderait, dans ce cas particulier. Afin d'éviter toute confusion il serait utile d'amender le projet de loi en ajoutant la définition de «terre du domaine public» afin qu'elle soit limitée au champ d'application de la Loi sur les terres du domaine public. En corollaire, il y aurait lieu de modifier le paragraphe 2° de l'article 48 du projet de loi pour étendre le pouvoir réglementaire municipal aux terres appartenant aux municipalités.

Le deuxième commentaire. D'autre part, l'article 8 de la Loi sur les véhicules hors route restreint de façon trop importante l'application de la réglementation municipale et provinciale sur les terres du domaine public. Je vous épargne la lecture de l'article 8, 1° et 2°. Il crée en quelque sorte une enclave territoriale à l'égard de laquelle aucun règlement municipal ou provincial ne peut restreindre l'utilisation des véhicules hors route si l'une des lois provinciales applicables sur ces terres en restreint l'utilisation d'une quelconque façon. Cela implique qu'une municipalité ne pourra interdire ou

restreindre la circulation des véhicules hors route, par exemple aux abords d'une aire de récréation ou près d'une source d'eau potable, s'il y a déjà une restriction qui s'applique en vertu de l'une ou l'autre de ces lois provinciales précédemment citées.

Cette règle de conflit de lois nous semble particulièrement contraignante, à tout le moins. L'UMRCQ suggère plutôt au législateur d'adopter une règle similaire à l'article 98 de la Loi sur la protection du territoire agricole, qui permet un cohabitation harmonieuse de la loi et des règlements.

#### • (16 h 10) •

Donc, notre recommandation serait: Pour permettre aux municipalités d'exercer leur pouvoir réglementaire efficacement, l'UMRCQ demande un amendement à l'article 8 afin que la règle de conflit de lois soit assouplie, en prévoyant que les lois visées au paragraphe l° prévalent sur toute disposition incompatible d'un règlement municipal et provincial.

La règle de l'incompatibilité devrait également s'appliquer lors d'un conflit entre un règlement du gouvernement et un règlement municipal.

Troisième. Une trentaine de MRC ont signé, ou sont sur le point de le faire, des ententes avec le gouvernement du Québec afin de transformer en parcs régionaux d'anciennes emprises ferroviaires, en vue notamment de leur utilisation à titre de pistes multifonctionnelles. Les terrains visés demeureront la propriété du gouvernement du Québec, et des baux de 60 ans seront conclus avec les MRC concernées. Les MRC doivent donc pouvoir exercer adéquatement la gestion de ces parcs conformément aux pouvoirs réglementaires que leur confère l'article 688 du Code municipal, dont ceux de réglementer pour protéger le milieu naturel et ses éléments, pour prohiber ou réglementer l'utilisation de véhicules, pour établir des règles afin de maintenir l'ordre et d'assurer la propreté des lieux et le bien-être et la tranquillité des usagers, ou pour prohiber certaines activités récréatives ou en prescrire les conditions de participation.

Le projet de loi ne tient pas compte de ces pouvoirs réglementaires. Il indique au contraire que le conducteur d'un véhicule hors route est tenu d'observer une signalisation conforme à la présente loi et à ses règlements d'application. Il faut éviter que la Loi sur les véhicules hors route soit interprétée de façon à nier ce pouvoir réglementaire des MRC.

Donc, nous recommandons, ainsi, dans la poursuite de cette argumentation: La Loi sur les véhicules hors route devrait en conséquence référer aux pouvoirs réglementaires des MRC prévus à l'article 688.2 du Code municipal et indiquer clairement aux utilisateurs qu'ils doivent également respecter cette réglementation.

Quatrièmement: L'article 48 du projet de loi permet aux municipalités locales d'adopter des règlements aux endroits qu'elles déterminent sur les terres du domaine public pour restreindre la circulation des véhicules hors route à certains types de véhicule ou à certaines périodes de temps et, dans ces cas de

restriction, déterminer les conditions particulières de circulation.

Il serait nécessaire de permettre également aux municipalités de prescrire par règlement, aux endroits qu'elles déterminent, une vitesse inférieure à celle fixée par la loi afin de pouvoir assurer adéquatement la sécurité des citoyens en fonction des particularités de leur territoire.

L'UMRCQ recommande donc que soit amendé le paragraphe 2° de l'article 48 du projet de loi afin de permettre aux municipalités de prescrire à certains endroits une vitesse inférieure à celle fixée par la loi.

Cette réglementation devrait être respectée et appliquée par les clubs d'utilisateurs qui seront chargés de veiller au respect des dispositions de la Loi sur les véhicules hors route et de ses règlements d'application dans les sentiers aménagés à cette fin.

Et, finalement, cinquièmement; L'UMRCQ demande depuis plusieurs années que le Code de la sécurité routière soit amendé afin de soustraire à l'approbation du ministre des Transports toute réglementation municipale relative à la circulation routière.

Au contraire, le projet de loi n° 43 propose que l'autorisation du ministre des Transports soit également requise pour tout règlement, toute résolution ou ordonnance pris par une municipalité relativement à la circulation des véhicules hors route sur un chemin public. Rappelons que le ministre des Affaires municipales a déposé, depuis deux ans, quatre projets de loi allégeant des contrôles à l'égard des municipalités.

Bien que le projet de loi sur les véhicules hors route puisse ne pas être le véhicule législatif approprié pour abroger l'article 627 du Code de la sécurité routière, nous croyons que le gouvernement ne devrait pas imposer de contrôle supplémentaire et superflu aux municipalités à l'ère de l'allégement des contrôles sur les institutions municipales.

Cette proposition législative reflète une fois de plus la difficulté pour le gouvernement d'appliquer sa politique de décentralisation, laquelle suppose une confiance accrue et une responsabilisation des élus municipaux.

Rappelons que les municipalités gèrent déjà des normes et des services ayant des implications sur la sécurité et la vie de la population. Notamment, elles sont responsables de l'entretien de routes, de ponts, de sécurité publique et de protection incendie de même que des normes de construction — et, M. le ministre, on pourrait dire etc., etc., etc.

En conséquence, l'UMRCQ demande l'abrogation pure et simple de l'article 81 du projet de loi. Elle demande également, une fois de plus, l'abrogation de tout contrôle ministériel sur la réglementation municipale en matière de circulation routière.

Et, en conclusion, M. le Président, les commentaires qui précèdent, comme vous avez pu le constater, visent essentiellement à éviter toute ambiguïté juridique quant aux pouvoirs réglementaires des municipalités et des MRC en matière de circulation des véhicules hors route et à leur laisser la latitude requise pour pouvoir agir promptement et selon leurs besoins particuliers.

Nous espérons qu'ils seront sérieusement pris en considération et particulièrement nous demandons au ministre des Transports de suivre la voie tracée par son gouvernement en matière d'allégement de contrôle. Je vous remercie M. le Président.

Le Président (M. Laurin): Je vous remercie M. Fernet, M. le ministre.

M. Brassard: Oui, M. le Président, je remercie l'UMRCQ. Je pense que c'est un mémoire intéressant et extrêmement utile. D'ailleurs, je peux vous dire que certaines de vos recommandations devraient se traduire par des modifications Par exemple, la première, concernant les terres du domaine public versus les terrains privés, on devrait amender... En tout cas, je vais proposer d'amender la loi pour recourir à l'expression qui se retrouve, je pense, dans le Code civil, où l'on parle de «terrains de la municipalité affectés à l'utilité publique». C'est l'expression qui est utilisée dans Code civil. On devrait l'inclure; je pense que ça répondrait à vos attentes.

Bon. Pour ce qui est de l'incompatibilité ou du conflit de lois, bien, on va regarder ça, on va examiner ça. Je comprends votre point de vue. Également, l'article 688.2 du Code municipal pour ce qui est des MRC; vous avez raison, je pense que c'est une omission, effectivement, et il faudrait que l'on amende la loi à cet égard pour que les MRC puissent disposer également du pouvoir réglementaire.

La vitesse, bien là, j'aimerais avoir votre vision précise des choses parce qu'il se peut qu'on ne soit pas totalement d'accord. Qu'est-ce que vous souhaitez en ce qui a trait, de façon précise, aux restrictions qu'une municipalité pourrait apporter en matière de réduction de la vitesse maximum prévue à la loi? Parce que, sur les sentiers... Si c'est sur les sentiers, moi, ma réponse est négative. Sur les sentiers, c'est clair que c'est la loi qui va prévoir les vitesses. Puis là, bien, il y a tout un débat à faire; on va le fa re certainement ce soir avec les motoneigistes. Mais ça doit se retrouver dans la loi. Qu'est-ce que vous demandez précisément en ce qui a trait à la vitesse maximale?

#### • (16 h 20) •

M. Fernet (Michel): En fait, vous avez raison, M. le ministre, de dire que tout ça n'est pas véritablement simple. Ce que l'UMRCQ pose comme problématique au départ, c'est de dire qu'il y a une foule de situations qui se produisent le long de ces grands corridors routiers, et il ne serait pas complètement utopique de donner un pouvoir habilitant aux municipalités, un pouvoir municipal habilitant pour intervenir et préciser un certain nombre de conflits routiers sur ces tracés-là, qui, d'emblée, ne se posent pas quand on fait un grand tracé national.

Ça arrive dans le domaine routier, simplement dans le domaine routier, et on travaille assez depuis

longtemps avec le ministère des Transports, dans le domaine routier, pour voir que cette problématique-là se développe dans une quantité infinie de situations, un peu partout sur le territoire du Québec — à tel point que le ministère des Transports en a fait une de ses priorités — qui, dans le cas du domaine routier, causent des problèmes d'accidents, de pertes de vie et causent une problématique aussi très coûteuse au ministère. Parce qu'il y arrive conflits entre les corridors régionaux et nationaux et l'utilisation d'une foule de personnes qui entrent sur ces corridors à partir d'une problématique locale. Donc, autant dans le domaine routier que sur...

M. Brassard: Le corridor routier, votre réseau routier, le réseau routier municipal, c'est de ça que vous parlez?

M. Fernet (Michel): Non, non.

M. Brassard: Non?

M. Fernet (Michel): Je veux dire, je fais une analogie entre le réseau routier conventionnel, les cas de conflits entre la navigation routière nationale, régionale et locale, posant un certain nombre de problématiques absolument incroyables et vastes, causant des problèmes de sécurité et des problèmes aussi d'argent, parce que les problèmes de sécurité deviennent tellement importants que le ministère des Transports est obligé de faire quelque chose de véritablement bien spécial. Le cas de Stoneham est le cas à peu près le plus patent au Québec, avec un 10 000 000 \$ investi par le ministère.

# M. Brassard: O.K.

M. Fernet (Michel): Donc, sur ces quasi autoroutes de neige ou autoroutes de VTT à sec ou à blanc, l'été, l'automne ou l'hiver, à peu près la même problématique à tout point de vue à peu près identique va se retrouver. Ces routes-là, on y entre, on y sort et on y fait toutes sortes de... Cette forme d'utilisation loisir-pas loisir... Et, nous, on pense que le monde municipal aurait besoin de pouvoirs habilitants. Je ferais compléter ma réponse pas Mme Chouinard, qui dit que déjà ce pouvoir-là est aussi donné à d'autres, si on regarde l'article 49.

Mme Chouinard (Isabelle): Enfin, c'est ça, c'est qu'on permet déjà pour les clubs d'utilisateurs de restreindre la vitesse sur leurs sentiers. Alors, on se disait que ce pourrait être utile aussi dans certains cas pour les municipalités. On peut penser à une foule de problématiques, par exemple si un sentier passe près d'une aire de récréation ou d'endroits où il peut y avoir des enfants qui circulent, peut-être que ce serait utile pour une municipalité de pouvoir imposer une vitesse inférieure à 70 km/h, par exemple, pour les motoneiges. C'est un exemple.

M. Brassard: Oui, oui. Les parcs municipaux, par exemple.

Mme Chouinard (Isabelle): Ça peut être le cas des parcs régionaux, quoique je pense que les MRC ont déjà des pouvoirs en vertu de 688.2 du Code municipal pour cette problématique-là en particulier.

#### M. Middlemiss: M. le Président.

Le Président (M. Laurin): Oui, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Présentement, avec l'expérience des motoneiges... Est-ce que dans ces endroits-là votre préoccupation, c'est les nouveaux véhicules, les VTT, qui vont arriver, ou est-ce que, l'expérience vécue avec les motoneiges au point de vue vitesse, vous avez un peu le contrôle sur ça présentement?

M. Fernet (Michel): L'information que nous avons, c'est que les sentiers de motoneiges qui sont comme des autoroutes — on peut l'appeler la Trans-Québec ou toutes sortes de grandes routes de motoneiges régionales — comportent toutes sortes de pièges, à cause des villégiateurs, à cause des entrées puis des sorties, à cause des aires de restauration, pour une foule de situations. Et, lorsqu'on regarde la forêt de loin, on se dit, sans jeu de mots: Bon, voici, on a une carte de la province de Québec qui donne les grands sentiers principaux, et tout ça. Mais, quand on voit au microcosme tous les gens impliqués qui transigent avec ces routes-là pour toutes sortes de raisons...

Vous voyez, c'est parce que le désavantage de ça, c'est que c'est moins balisable qu'une vraie route en asphalte, et tout le monde sait que les véhicules, les motoneiges en particulier, ça va un petit peu partout. Avant qu'on soit rendu, dans cinq ans ou dans 10 ans, avec l'expérimentation, avec la gestion de ces corridors routiers là, avec les amendes, avec tout un système, tu sais, qui est bien perçu par les gens, qui est bien compris, nous, on découvre toutes sortes de problèmes de dangerosité pour la sécurité des citoyens à une petite échelle, dans chaque petite municipalité.

Alors, on pourrait facilement, connaissant nos clubs locaux et nos clubs régionaux, identifier davantage que n'importe qui, avec nos gens — ce n'est pas les élus qui vont faire ça, vous le savez bien, ils travaillent avec leurs partenaires — très, très bien ces points, je dirais, d'insécurité pour la population puis faire un affichage, si on avait un petit pouvoir habilitant, qui serait le même que le provincial, avec les mêmes couleurs et les mêmes dimensions, et tout, un affichage conséquent pour les gens, qui dirait: Wo! Là, il y a danger; ce n'est plus 70 km/h, c'est 50 km/h pour 1 km, puis après ça vous remontez à 70 km/h, etc. Alors, c'est quelque chose qui se veut très convivial avec la réglementation nationale, mais c'est pour indiquer aux gens des problématiques particulières, le

long de ces réseaux-là, qui sont plus percevables, si vous voulez, par l'appareil local.

- M. Middlemiss: Est-ce que les municipalités sont aussi préoccupées par le manque de respect des gens qui pratiquent les VTT, concernant leur propriété, et est-ce que les municipalités disent qu'elles ont beaucoup de plaintes de la part des propriétaires dues au fait que les VTT, aujourd'hui, n'étant pas encadrés ou réglementés, ca crée des problèmes?
- M. Fernet (Michel): Incontestablement vous avez raison de le souligner et de façon croissante, les élus sont interpellés par la population, surtout par les grands propriétaires, évidemment, comme on a vu des gens dans la classe agricole, mais par beaucoup d'autres. Pour toutes sortes de raisons, les véhicules sur neige, plus que les VTT sur roues, prennent des libertés. On voit que, au Québec, il y a encore de la formation à faire, de l'information à faire, et on a collectivement, je pense, à s'autodiscipliner parce qu'on a beaucoup de plaintes et on est constamment interpellés, je disais, sur cette question-là. Ça cause aussi un certain nombre de dommages à la propriété, même, dans certains cas.
- M. Middlemiss: Dans votre deuxième paragraphe, vous dites: «Le phénomène, particulièrement son volet récréatif [...] et vous finissez en disant mais également au niveau des retombées économiques que cette pratique peut amener en région.» Est-ce que vous avez des statistiques? Est-ce que, au point de vue des municipalités, elles encouragent la pratique de véhicules tout-terrains pour des raisons économiques?
- M. Fernet (Michel): Définitivement. Vous touchez un des grands aspects, en fait, de l'implication du monde municipal. Il s'agit précisément d'un cas de commerce, de tourisme, de développement régional et interrégional. On voit que c'est surtout les véhicules d'hiver, qui se déplacent sur de longues distances, de plus en plus, au Québec, compte tenu que le transport est de plus en plus agréable et sécuritaire. Alors, donc, là on parle de développement touristique, on parle de développement économique, et plusieurs MRC et municipalités locales, même de petites municipalités, prévoient de l'accueil pour du tourisme américain et du tourisme européen dans le domaine de la motoneige. Ca remplit un peu une espèce de vide, de déficit, si vous voulez, touristique durant l'hiver et ça arrive tout à fait à point. Donc, les élus se sont impliqués pour relancer, investir et veulent, bien sûr, suivre tout ça, d'où un des fondements de notre rapport: réglementer et participer un peu à la gestion de tout ca.
- Le Président (M. Laurin): M. le député d'Abitibi-Est.
- M. Pelletier: Merci de votre présence, madame et monsieur. Ma question s'adresse au ministre.

Peut-être aussi qu'elle pourra s'adresser à nos invités. Ce n'est pas parce que je suis paresseux, mais je trouve que des règlements puis des lois, on en a, on en a assez pour en faire des nausées. Est-ce que, M. le ministre, les municipalités, en vertu entre autres de nos lois actuelles, spécialement le Code de la sécurité routière, et des amendements qu'on vient de présenter à l'Assemblée nationale, n'ont pas déjà tous les pouvoirs pour réglementer la circulation des véhicules ou réglementer la circulation tout court sur leur territoire? Ça, c'est ma première question. Et la deuxième: Est-ce que notre Code de la sécurité routière n'aurait pas pu contenir certains éléments nécessaires à ce projet de loi là?

• (16 h 30) •

Le Président (M. Laurin): Ça s'adresse davantage au ministre qu'aux témoins.

- M. Brassard: En matière de sécurité routière, oui, ils ont certains pouvoirs, mais ils en ont aussi qui sont subordonnés à l'autorisation gouvernementale, par exemple les vitesses, le réseau de camionnage qui est maintenant en vigueur. Si une municipalité veut modifier le réseau de camionnage, elle doit en faire la demande, elle ne peut pas le décider d'elle-même. Alors, là, oui, ils ont sans doute certains pouvoirs, mais ce qui est prévu dans le projet de loi, c'est évident que, sur les sentiers, il n'y a pas pouvoir qui est accordé aux municipalités en ce qui a trait particulièrement à la réglementation des vitesses.
- M. Pelletier: le repose ma question autrement, M. le ministre: Les municipalités actuellement ne pourraient-elles pas prendre le Code de la sécurité routière, tel qu'en voie d'amendement... Est-ce qu'elles ne pourraient pas, en vertu de cette loi-là, appliquer les règles du Code de la sécurité sur leur territoire, telles quelles?
- M. Brassard: Pas sur le réseau de sentiers de motoneige.
- M. Pelletier: Ma dernière question était: Est-ce que ces articles de règlements de la loi n° 43 n'auraient pas pu être inclus à l'intérieur du Code de la sécurité routière?
  - M. Brassard: L'article sur les vitesses?
- M. Pelletier: Certains articles pertinents aux VTT.
- M. Brassard: Non, parce que c'est hors route. Le Code de la sécurité routière, son champ d'application, c'est les chemins publics. Or, ces véhicules-la, on les utilise hors route. De là le nom du projet de loi, «sur les véhicules hors route»: motoneiges et VTT. Étant hors route, par conséquent ce n'est pas assujetti au Code de la sécurité routière, qui ne s'applique que sur les chemins publics. Voilà pour ça.

- Le Président (M. Laurin): M. le député de Saguenay.
- M. Gagnon (Saguenay): Merci, M. le Président. J'aurais...
- M. Brassard: C'est vrai qu'on a ajouté aussi les chemins publics ouverts à la circulation publique. On a étendu le champ d'application du Code: ca. vous le savez.
- M. Pelletier: Oui, c'est pour ça que je pose la quest:on.
- M. Brassard: Mais c'est parce qu'il y a un lien avec les chemins publics, avec le réseau routier.
- M. Pelletier: Est-ce qu'une municipalité aurait le pouvoir de faire une réglementation dans le sens qu'il n'y ait pas de véhicules tout-terrains sur son territoire, en vertu de ce projet de loi là?
  - M. Brassard: Interdire?
  - M. Pelletier: Oui.
- M. Brassard: Ils ont certains pouvoirs, là, en vertu de l'article 8. Ils peuvent probablement... Oui, j'imagine qu'ils peuvent interdire, puis on va l'ajouter, là. Si on ajoute les terrains municipaux, bien, là, oui, sur les terres municipales, c'est évident qu'ils vont avoir un pouvoir réglementaire. Là, elles vont pouvoir, si elles le veulent, interdire ou restreindre l'utilisation des véhicules hors route. Mais ça va être sur leur territoire. Sur le domaine public, ça va être gouvernemental; le domaine privé, ça va être avec l'accord du propriétaire; sur leurs propres terrains, on va amender la loi pour leur donner le pouvoir réglementaire en conséquence.
- Le Président (M. Laurin): M. le député de Saguenay.
- M. Gagnon (Saguenay): Merci, M. le Président. Je voulais comprendre les commentaires que les gens de l'UMRCQ ont formulés tantôt concernant la préséance des lois. Si j'ai bien compris, vous apprécieriez que la réglementation municipale ait préséance sur... Vous me faites signe que non, ce n'était pas ça? Parce que je me disais que ça pouvait nous causer des problèmes assez particuliers compte tenu... Je regarde dans mon comté, j'ai 19 localités qui ont de très vastes territoires. Les sentiers de motoneige qui empruntent chacun de ces territoires-là passent aussi, à l'occasion, sur des terres publiques, sur des terres privées. Dans la partie plus urbanisée, quand les sentiers de motoneige passent aussi près de zones publiques, comme les écoles, ou des zones résidentielles... Je regarde les différentes municipalités: il y en a qui seront mieux structurées pour répondre à ce type d'activité là; d'autres, moins bien structurées. Et, si le pouvoir de réglementation est différent, ça va devenir

tellement disparate pour les usagers que ça va être un véritable capharnaüm; personne ne va s'y retrouver, là. Il y avait ça, là, que ça suscitait comme commentaire de ma part.

L'autre aspect aussi, je suis toujours un petit peu surpris de voir que des municipalités recherchent davantage de pouvoirs en ces matières-là, parce que, à partir du moment où ces pouvoirs-là sont donnés et exercés, les contribuables des corporations municipales vont exiger de la part des autorités municipales qu'elles aient les moyens de les appliquer, et, à ce moment-là, ça augmente d'autant la charge des contribuables. Il y a des municipalités qui ont cherché à se doter, dans les récentes années, d'équipements de motoneige pour chercher à appliquer leur réglementation, et ça a causé, ça peut causer, toutes sortes de désagréments. Je penserais plus qu'il serait utile de regarder un pouvoir d'autocontrôle confié aux clubs de motoneige ou aux utilisateurs de ces sentiers-là.

M. Fernet (Michel): Je vais demander à Mme Chouinard de répondre à la première question.

Mme Chouinard (Isabelle): Concernant la règle de conflit de lois, c'est simplement de la modifier un petit peu. Ce qu'on prévoit actuellement, c'est que, là où s'applique une restriction en vertu d'une des lois provinciales — il y en a une liste qui est mentionnée — le règlement municipal ou le règlement provincial ne s'applique pas du tout. Ce qu'on dit, c'est: Permettez quand même l'application du règlement municipal ou provincial s'il n'est pas incompatible avec la restriction imposée en vertu de la loi, de telle sorte que, par exemple, une municipalité...

#### M. Fernet (Michel): Les deux vont s'appliquer.

Mme Chouinard (Isabelle): C'est ça, les deux vont s'appliquer s'ils ne sont pas incompatibles. Si, par contre, le règlement municipal veut interdire quelque chose que permet expressément la loi, ça va être jugé incompatible. Mais, si le règlement municipal veut simplement réglementer de façon un peu plus sévère, par exemple pour protéger autre chose, on peut penser, par exemple, que la Loi sur les espèces menacées veuille protéger une certaine espèce, interdise la circulation en deçà d'une certaine distance, mais que, par contre, la municipalité, elle, veuille protéger une source d'eau potable qui n'est pas très loin puis veuille la circulation à cet endroit-là. À ce moment-là, peut-être qu'il pourrait y avoir cohabitation de lois et du règlement, de la loi et du règlement.

M. Fernet (Michel): Autrement dit, que les deux s'appliquent. Si je ne peux plus protéger une source d'eau potable parce qu'il ne faut pas déranger l'ail des bois parce que ça, c'est le Québec qui l'a dit, bien, là, on ne sert pas la population ensemble. Mais, si on peut s'éloigner de l'ail des bois pour le protéger.

mais, en même temps, garantir une distance intéressante d'une source d'eau potable — passer entre les deux ou faire le tour, je ne sais pas trop quoi — pour avoir une emprise quelconque sur la réglementation... Alors, au moment où on se parle, dès qu'une loi provinciale est là, l'application d'un règlement municipal tombe automatiquement. Alors là, on ne sert personne, à mon humble avis, dans une situation comme celle-là.

Écoutez, si l'État du Québec, dans l'année 1997 — et je pense que l'intérêt est là, on est à la porte - décentralise, par exemple, tous les baux de villégiature au Québec, il y a une expérience-pilote qui est en train de se signer, là, ces jours-ci avec Manicouagan, Baie-Comeau, la MRC de Manicouagan, la MRC de Charlevoix et dans l'Abitibi-Témiscamingue. Tous les gens sont prêts un peu à recevoir ça. On va parler de 5 000, 10 000, 15 000, 20 000 baux attachés par le gestionnaire qui est la MRC. Tous ces gens-là dans les forêts publiques du Québec, ces terrains-là sont soumis à un certain nombre de lois provinciales. Mais tous ces baux-là, par ailleurs, sont reliés par la MRC, et tous ces gens-là ont des droits, tous ces gens-là ont des puits, tous ces gens-là ont des propriétés, et on ne sera pas capable de réglementer pour assurer une protection pour toutes sortes d'événements, d'incidents, de situations qu'on ne peut pas prévoir aujourd'hui, parce qu'il y a une des ces lois-là qui va s'appliquer à proximité d'autres droits, finalement, d'individus ou de collectivités.

• (16 h 40) •

Et la deuxième réponse à votre question, c'est que M. le ministre a été fondamentalement, je pense, généreux et il va nous permettre de garder les amendes pour essayer de faire respecter un minimum d'ordre dans les sentiers. Donc, le monde municipal va d'autant plus tenter de vouloir s'impliquer et travailler avec ses partenaires, les groupes, les clubs de motoneige, et, soit dit en passant, le monde municipal, dans le domaine du développement du loisir, de la culture et du développement économique, ne compte pas ses cinq sous. Il est là pour la collectivité, si la collectivité dit: Nous, l'organisation, c'est des choses qui nous intéressent, il faut savoir que le monde municipal met 866 000 000 \$ par année seulement en loisirs. Je ne sais pas si vous pouvez voir l'ampleur du phénomène. Alors, nous autres, c'est une goutte d'eau dans l'océan que de rajouter, en fait, une chose pour laquelle les citoyens ont un intérêt absolument avoué, je pense.

M. Gagnon (Saguenay): Sans que ce soit une goutte d'eau dans l'océan, pour reprendre votre expression, on voit quand même des municipalités... Vous parliez tantôt des baux, l'expérience... ce qui va se signer avec la MRC de la Manicouagan et tout ce qu'on peut imaginer comme développement potentiel au niveau des sentiers de motoneige. Mais, plus spécifiquement, je regarde, comme à Baie Comeau, où il y avait eu des équipes... des motoneiges qui avaient été achetées par la corporation municipale pour faire respecter une réglementation. Là, c'est la roue qui commence. Où est-ce que tu

arrêtes? Il faut que tu formes ton monde. Il faut que tu lui donnes un équipement suffisant pour faire appliquer ta réglementation, et c'est des coûts qui viennent s'ajouter pour les contribuables. C'est de même. Moi, je me dis, l'orientation, est-ce qu'on n'aurait pas avantage à regarder, à faire faire de l'autocontrôle par les clubs et non pas le faire faire par les corporations municipales?

- M. Fernet (Michel): Sachez, M. le député, que les coûts dont vous parlez sont un baume à nos oreilles étant donné que nous devons défrayer 100 000 000 \$ pour la police. Alors, la sécurité, ça coûte cher.
- M. Gagnon (Saguenay): Quand je regarde la municipalité de Franklin, où j'ai 350 âmes, les gens ne seront pas outillés pour faire respecter une réglementation comme vous dites.
- Le Président (M. Laurin): M. le député de Pontiac.
- M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Vous avez indiqué dans voire mémoire d'avoir peut-être une réglementation pour réduire la vitesse. Est-ce que vous avez des commentaires? Parce que, dans le projet de loi, on a mis comme vitesse maximale 50 km/h pour les véhicules tout-terrains, et les motoneiges à 70 km/h. Est-ce que vous avez des commentaires sur ça, surtout dans le domaine des retombées économiques? Parce qu'il y a des gens qui disent que, pour des randonnées, dans le cas des véhicules tout-terrains, à 50 km/h, les retombées économiques, pour des raisons touristiques, ne seraient pas là. Est-ce que vous avez des commentaires sur ça?
- M. Fernet (Michel): Malheureusement, je ne peux pas m'appuyer sur des commentaires écrits ou des lettres, des résolutions, pour parler, traiter, faire des assertions dans ce dornaine-là. Je ne peux que constater que avec quelques conversations, comme ça, à bride abattue pour les longues randonnées, les gens nous disent que le temps de déplacement ne va pas être remis en question, mais que le temps de déplacement devient un impondérable avec lequel il va falloir compter, qu'il va falloir calculer avant de se fixer des points de rendezvous pour un voyage de longue durée.

Effectivement, tout le monde à qui on a parlé se dit que la qualité des routes sur neige, maintenant, et la qualité des véhicules ne sont pas compatibles avec une restriction trop sévère. Mais il y a un conflit, en fait, entre cette notion et, évidemment, les notions de l'autre côté, tout aussi incontournables, que sont les notions de sécurité. Mais je n'ai pas de chiffres, je n'ai pas d'outils pour débattre de cette question.

M. Middlemiss: Oui. M. le Président, vous avez tantôt parlé des autoroutes. Vous avez fait une distinction entre les autoroutes... comme le réseau routier qu'on a. Donc, vous seriez ouverts, disons, en s'assurant toutefois que la sécurité est là, pour que, sur les

sentiers qui ressemblent à des autoroutes, la vitesse, pour être sécuritaire, pourrait être plus élevée que ça. Avez-vous une opinion sur ça?

M. Fernet (Michel): Je ne peux parler qu'en mon nom personnel, et sûrement pas au nom de l'UMRCQ, parce que, à tous égards, je fais quelquefois de la motoneige. Et, quand aujourd'hui on est rendu qu'il s'achète des véhicules à des prix de 7 000 \$ puis qu'on est en arrière de tout le monde parce que tout le monde en a une de 8 000 \$ et de 9 000 \$, c'est bien évident qu'on parle — par rapport à il y a 20 ans — de Cadillac. Et c'est sûr que ces gens-là, à 70 km/h., doivent trouver que les arbres ne passent pas vite, mais... Je pense qu'il faut davantage, à mon humble avis, parler à des spécialistes et mettre en compte la navigation à haute vitesse par rapport à des systèmes de sécurité, et, en ce domaine-là, malheureusement, je ne peux pas vous être utile.

#### M. Middlemiss: Merci.

- Le Président (M. Laurin): Je remercie beaucoup les représentants de l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec. Nous pouvons ajourner maintenant la commission. Nous la reprendrons...
- M. Brassard: Oui, M. le Président, je demanderais peut-être ça va, pour l'UMRCQ une autorisation ou un consentement pour que, au lieu de 20 heures, on puisse commencer à 20 h 30, parce que j'aurais une réunion importante...
  - Le Président (M. Laurin): Une obligation...
  - M. Brassard: ...une obligation.
- Le Président (M. Laurin): ...à laquelle vous devez vous soumettre.
- M. Brassard: Et, comme on a moins de groupes que prévu, alors ça nous permettrait de...
  - M. Middlemiss: Consentement, M. le Président.
- Le Président (M. Laurin): La commission consent. Donc, la commission ajourne ses travaux et reprendra ses délibérations à 20 h 30.

(Suspension de la séance à 16 h 47)

(Reprise à 20 h 33)

Le Président (M. Laurin): À l'ordre! Le mandat de la commission de l'aménagement et des équipements est le même que cet après-midi, c'est-à-dire procéder à des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 43, Loi sur les véhicules hors route.

Mme la secrétaire, est-ce que vous avez des remplacements à annoncer? C'est déjà fait?

J'invite donc immédiatement l'Association des coureurs de moto du Québec à se présenter à la table des témoins. Je vous rappelle que vous avez un quart d'heure ou moins pour présenter votre mémoire. Par la suite, l'équipe ministérielle et l'équipe de l'opposition pourront échanger avec vous durant une quinzaine de minutes. Pourriez-vous vous identifier et vous présenter?

# Association des coureurs de moto du Québec (ACMQ)

M. Corbeil (Pierre): Je me présente: mon nom est Pierre Corbeil, je suis le président de l'Association des coureurs de moto du Québec. Voici M. Abel Bosum, qui est chef du village cri de Oujé-Bougoumou, dont les membres de la famille font du motocross et qui est intéressé au sport. Et trois de nos jeunes: Audrey Bourdeau, qui a huit ans; Ève Bourdeau, qui a sept ans; et Dérick Bourdeau, qui a six ans — ...

# M. Bourdeau (Dérick): Sept ans!

M. Corbeil (Pierre): ...sept ans, excuse-moi — qui sont tous les trois des coureurs de motocross.

Le Président (M. Laurin): Ou «coureures». Nous vous écoutons.

M. Corbeil (Pierre): Alors, l'objet de notre présence, c'est un seul paragraphe du projet de loi: le troisième paragraphe de l'article 1, qui dit que «sur les pistes aménagées et utilisées à des fins de compétition de véhicules motorisés assujettie à la Loi sur la sécurité dans les sports, seule l'obligation d'être âgé de 14 ans pour conduire un véhicule hors route s'applique».

Les membres de notre association sont touchés directement par cet article-là parce qu'il y a 20 % de nos membres qui ont moins de 14 ans. Vous en avez quelques spécimens ici, aujourd'hui. On soumet que cet article du projet de loi n'est pas justifié puis devrait être modifié. Le reste du projet de loi ne nous touche absolument pas, ne touche pas nos activités. Toutes nos activités se déroulent en dehors des chemins publics ou en dehors des sentiers hors route que la loi vise, alors c'est le seul article qui peut nous blesser.

Dans un premier temps: Qui sommes-nous? L'Association des coureurs de moto du Québec est un organisme à but non lucratif qui regroupe à peu près 1 000 membres au Québec. Là-dessus, il y a 750 personnes qui sont des coureurs de moto puis il y a une vingtaine de membres qui sont des organisateurs de compétitions de motocross. On a des membres et des activités partout au Québec, de l'Abitibi à la Gaspésie et même dans certains territoires autochtones. Le champ d'action de nos activités, c'est, premièrement, le motocross, les courses de VTT en circuit fermé et les compétitions de moto sur glace accessoirement. C'est notre

Association qui régit la totalité des compétitions de motocross au Ouébec.

Notre rôle, comme association, c'est d'édicter les règlements de compétition, les règlements de sécurité, faire la formation des officiels, coordonner les calendriers de compétition, déléguer les officiels aux courses, assurer le respect des normes et finalement couronner les champions. On organise à peu près 40 compétitions par année sur le territoire du Québec. Et, encore là, toutes nos compétitions se déroulent exclusivement sur des pistes en circuit fermé, qu'on parle de courses de motocross ou de courses de glace, c'est des lieux spécifiquement faits et aménagés en conséquence.

Les règlements et les normes qu'on utilise au Québec sont les mêmes qui régissent le sport ailleurs dans le monde. L'ACMQ est en fait la branche séparatiste de la Canadian Motorcycle Association. Pour nous, l'indépendance du Québec a été faite il y a trois ans, et on s'en porte bien. Mais nos règlements, donc, on les a hérités de la Canadian Motorcycle Association, de la Fédération internationale motocycliste, et on est encore en relation avec les associations voisines, spécialement en Ontario, qui régissent le sport.

Le motocross qui s'adresse aux jeunes et aux très jeunes coureurs est un phénomène un peu nouveau, et, depuis trois ans, spécialement au Québec, ça a pris une grande ampleur. Les classes qui s'adressent aux pilotes à partir de cinq ans jusqu'à huit ans, qu'on appelle les courses de pee-wee... Les trois jeunes qu'on vous a amenés ici sont des coureurs qui courent en catégorie pee-wee: Audrey, qui a huit ans, court depuis trois ans; sa soeur court depuis deux ans, puis Dérick, qui a cinq ans — c'est ça? — court, lui, ça fait juste un an. C'est une activité familiale. Leur père, qui n'est pas ici ce soir, court, lui, dans les catégories de motocross pour vétérans.

En trois ans, au Québec, la participation des jeunes est passée de 30 pilotes — dans les jeunes de moins de 14 ans, là, ceux que la loi toucherait — à environ 250 jeunes. Alors, c'est un phénomène important chez nous. C'est la même chose ailleurs: c'est la même chose au Canada et c'est la même chose aux États-Unis. Il y a même, aux États-Unis, une association qui s'appelle la National Minicycle Association, qui ne s'occupe que de courses pour les enfants de 15 ans et moins. Je dis dans le document qu'ils ont plusieurs dizaines de milliers de membres. Alors, c'est un sport très vivant. Et, au passage, à ma connaissance, nulle part en Amérique ou au Canada il y a de gouvernement qui a légiféré pour interdire ces activités-là.

#### • (20 h 40) •

Comment ça se passe au Québec, les courses de motocross? À l'intérieur de l'Association, nos courses touchent des pilotes qui vont de cinq ans à 55 ans. On a la catégorie pee-wee jusqu'à la catégorie 40 ans. À ma connaissance, il y a même des gens de 53 ans qui font de la course de motocross encore.

Chez les jeunes, ils sont groupés par groupes d'âge, ils sont groupés par niveau d'habilité aussi, et ils

compétitionnent sur des motocyclette qui sont adaptées à leurs moyens. C'est des motocyclettes, la plupart du temps, de 50 cc, dont la puissance est limitée et qu'un jeune de cet âge-là peut manoeuvrer plus facilement. Quand ils arrivent à huit ans ou à neuf ans et qu'ils sont rendus plus grands, ils vont courir en 60 cc; à 10 ans, ils vont courir en 80 cc; à 13 ans, s'ils sont assez grands, ils vont courir en 125 cc. Mais c'est fait selon le respect de l'habilité et de la croissance d'un jeune.

C'est aussi un sport qui est extrêmement formateur pour les jeunes. C'est non seulement la relève qu'on bâtit pour l'avenir. Le Québec est très bien coté actuellement, au niveau canadien et au niveau américain, au niveau du calibre des coureurs de motocross qu'on produit. Le champion canadien et le vice-champion canadien de motocross sont des Québécois qui ont commencé à courir alors qu'ils avaient eux-mêmes 11 ans ou 12 ans.

Les compétitions se déroulent, comme je le disais tout à l'heure, dans des sites en circuit fermé où l'Association délègue des officiels: l'arbitre, l'assistant-arbitre, le directeur de course, qui supervise le déroulement des épreuves. Alors, c'est fait aussi quand on s'adresse aux pilotes qui sont très jeunes. Ce sont les parents qui font la majorité de l'encadrement autour de la piste de course. Il va y avoir l'arbitre de l'Association qui voit à ce que tout se déroule selon les règles, mais ce sont les parents eux-mêmes qui assurent la sécurité sur la piste en servant de signaleurs dans les coins pour signaler les accidents qui pourraient avoir lieu ou les chutes.

Ça fait que toutes ces activités-là se déroulent dans un climat très familial, très convivial, où souvent on voit des parents qui eux-mêmes sont des coureurs: le père, qui va être un coureur de motocross et qui va courir en classe vétéran, et ses jeunes enfants qui le suivent qui courent dans les catégories pee-wee. Alors, en résumé, c'est un environnement très sécuritaire pour présenter des courses.

Pour ces raisons-là — je pense que je n'ai pas à aller plus loin dans mon exposé — pour nous, l'article 1, troisième paragraphe, ne nous semble pas justifié et nous causerait un tort énorme: il diminuerait notre Association pas seulement de 20 % de nos membres, mais de toute la force vive qui est notre prochaine génération de coureurs. On demande que la loi soit amendée pour soustraire à cette disposition de la loi les activités qui se déroulent dans des cadres contrôlés comme ceux qu'on offre dans les sites fermés.

Je voudrais maintenant donner la parole, pour deux minutes, à M. Abel Bosum, qui va vous donner son point de vue sur la question.

M. Bosum (Abel): Mr. Chairman, Honorable Minister, Members of this Committee, it's an honor for me to be permitted to speak at this Committee hearing on the proposed bill regarding the use of motorized vehicles and which, in particular, would prohibit the use of motorized vehicles by people under the age of 14. It

is precisely on this latter point which I would like to address my comments.

I sincerely believe that, in drafting this bill, the proponent made a rather glaring but undoubtedly honest oversight. Throughout this province and, indeed, throughout North America, we are witnessing a very dramatic growth in the sport of motorcycle racing. This sport is gaining popularity not only across the continent, but also among all age groups. Here in Québec, for example, a number of significant racing circuits have been established, which include a number of categories for racers well under the age of 14. In fact, there are categories for racers as young as 4 years old. These races are not a free-for-all. They are extremely well monitored and are well regulated in order to ensure the maximum degree of safety for racers. These races culminate each year in a final race which is held in September at the Olympic Stadium, in Montréal. Hundreds of young racers from across the province participate in the event with tens of thousands of spectators in attendance.

I can add, on a personal note, with some pride, that my own son, who is seven years of !, participates in these races and has done extremely well. On the basis of his performance last summer, he was invited to participate in the North American racing event held in Florida two weeks ago. These races are instilling in my son a sense of pride of accomplishment, a sense of responsibility, a sense of working towards achieving an objective, and they teach him how to compete while maintaining important friendships with other racers. These are all values which I believe we here would all promote and encourage for all youths in the province.

As a chief from an aboriginal community, I would like to state also that organized events such as these, which preoccupy a number of our youths, fulfills the role of an important community development tool. In addition to promoting the important values which I have just mentioned, participation in such activities keeps our youths occupied and engaged in something which has a meaning for them. They enjoy preparing their vehicles for races; they learn to organize and plan for their races, and they learn in fact how to learn. Without events as these to focus the energies and the positive enthusiasm of our youths, we might, as an alternative, be dealing with socially disruptive and inappropriate behavior.

Beyond the community development aspects of an organized sporting activity such as motor cycle racing, by participating in weekly races throughout the province and in other provinces, our youths have an opportunity to meet people from different regions and learn about people from other locales. This broadens their horizons as they learn more about the world they live in, and this can only be a positive consequence to our society in general.

As I mentioned, I am a chief from an aboriginal community, and I would like to bring to your attention a further point which I believe is relevant not only to aboriginal communities, but to rural communities in

general: that is the issue, if you will, of a lifestyle. In areas where pavement is either limited or non existent, people tend to have different relationships to the land than people in cities. The land, with its irregular terrain and variation, is more accessible and therefore an immediate feature of people's environment. It is not uncommon and quite appropriate to use various forms of motorized vehicles to simply get around. These vehicles include all-terrain vehicles, snowmobiles, and, in some case, off-road motorcycles. In this context, it seems to us to be quite appropriate at times for people under the age of 14 to have access to and to use such vehicles. These vehicles are quite simply a part of everyday life in rural and remote areas. We would appreciate this committee reviewing this proposed bill in view of these regional lifestyle considerations as well.

I'm convinced that in drafting the bill all the attention was focused on the aspects of safety with regards to motorized vehicles. This is laudable and correct. However, I hope, by bringing to your attention today several aspects of the use of motorized vehicles by drivers under the age of 14 — which I consider to be exceptional circumstances — and appropriate uses of motorized vehicles, that this Committee will seriously consider redrafting the bill to accommodate these circumstances. Thank you.

Le Président (M. Laurin): Merci beaucoup. M. le ministre.

• (20 h 50) •

M. Brassard: Oui. Merci, M. Corbeil, M. Bosum. J'avoue que je suis un peu intrigué. Donc, si je vous comprends bien, dans vos compétitions, il y a des enfants de 10 ans, huit ans, moins encore, qui font de la compétition...

M. Corbeil (Pierre): Oui.

M. Brassard: ...de motocross?

M. Corbeil (Pierre): De motocross. Comme les trois enfants que vous avez ici, c'est des vrais participants à nos compétitions.

M. Brassard: Et les règles de compétition, ça concerne le cylindré, le...

M. Corbeil (Pierre): Ça concerne le cylindré d'abord et aussi d'autres caractéristiques des motocyclettes. Les motocyclettes qui sont permises pour les enfants de moins de huit ans, ce qu'on appelle la catégorie peewee, sont des motocyclettes de 50 cc à transmission automatique qui doivent être telles qu'achetées chez le manufacturier. On n'a pas le droit de les modifier. Et ce sont des motocyclettes qui font quatre ou cinq chevaux, qui roulent à 15 km/h, 20 km/h.

Ces compétitions-là n'ont pas lieu sur la même piste de course que les adultes utilisent: il s'agit d'une piste plus courte, moins accidentée, qui est visible en totalité — parce que les parents n'aiment pas perdre leurs enfants de vue pendant qu'ils courent. Il faut bien penser que les parents ne sont pas loin quand le petit gars de cinq ans ou la petite fille de six ans fait sa course

M. Brassard: Est-ce qu'il y a beaucoup d'accidents?

M. Corbeil (Pierre): On n'a pas de statistiques sur le nombre d'accidents, mais, depuis trois ans qu'on présente des compétitions de pee-wee au Québec, j'ai eu connaissance d'un enfant qui s'est cassé un bras. Il y a très peu de blessés. Les vitesses sont très, très lentes, et ces jeunes-là s'amusent davantage qu'ils courent. L'agressivité, ce n'est pas à huit ans que ça se développe, c'est à 16 ans. Ce n'est vraiment pas un groupe à risque, à cause des motos, à cause de l'encadrement très serré de la piste et du décor dans lequel ils courent.

M. Brassard: En plus de la piste qui est différente, là, quel genre d'encadrement humain vous avez? Il y a des personnes qui les encadrent aussi, ou ce sont les parents, ou...

M. Corbeil (Pierre): Il y a un arbitre qui est en charge de faire le départ et de contrôler le nombre de tours, et il y a l'assistant-arbitre avec lui qui, lui, surveille que les règlements soient respectés, que personne ne coupe à l'extérieur du parcours, que les jeunes ne se bousculent pas l'un l'autre.

En course de motocross, les contacts entre pilotes sont toujours interdits. C'est un sport où, dans toutes les catégories d'âges, le danger est présent, et on ne badine pas avec les règlements de sécurité. Tout comportement entre deux coureurs, qu'ils aient six ans ou qu'ils aient 20 ans, tout comportement d'agressivité — essayer de pousser un autre pilote en dehors de la piste ou faire de l'intimidation — c'est strictement interdit et c'est des choses avec lesquelles on ne peut pas badiner comme au hockey, parce que, au bout du compte, chez les jeunes de 20 ans, c'est leur vie qui est en jeu. Comme en circuit routier, comme en course automobile, ces choses-là ne sont absolument pas tolérées.

Maintenant, pour revenir à la sécurité sur la piste, il y a... Dans chaque virage du circuit, il va y avoir ce qu'on appelle un signaleur, qui a un drapeau jaune et qui est l'oeil des coureurs, pour signaler aux coureurs que devant eux il y a quelqu'un qui est tombé, que la piste est obstruée. Dans le cas des jeunes pee-wee, le signaleur a la capacité d'intervenir, d'aider le jeune à se relever, à rembarquer sur sa moto, à repartir. Il y a aussi en tout temps, pendant que les compétitions se déroulent, une ambulance sur le site, il y a du personnel médical qualifié sur le site en tout temps, quelle que soit la compétition.

M. Brassard: La Fédération des motoneigistes dispose d'un règlement, concernant les compétitions, qui

a été approuvé par la Régie de la sécurité dans les sports...

#### M. Corbeil (Pierre): Oui.

- M. Brassard: Il prévoit la participation des moins de 14 ans, ce règlement-là. C'est évident qu'à partir du moment où la loi, si elle est adoptée telle quelle... là, il y aura incompatibilité entre le règlement et la loi. C'est la loi qui va... Mais ce règlement-là a été approuvé par la Régie de la sécurité dans les sports. Estce que vos règlements de compétition ont reçu l'approbation de la Régie?
- M. Corbeil (Pierre): À l'époque où on s'appelait encore la Canadian Motorcycle Association, la Régie de la sécurité dans les sports est venue visiter nos sites de compétition et a examiné nos règlements, et il n'y a jamais eu de suite qui a été donnée, on a perdu contact avec eux, ils ne sont pas revenus pour nous dire que c'était bon ou que ce n'était pas bon. On a présumé que c'était bon.

Maintenant, la semaine dernière, quand on a eu connaissance du projet de loi, en a soumis notre livre de règlements, celui que vous avez dans les mains, à la Régie de la sécurité dans les sports. Il a été soumis la semaine dernière. C'est ça, ici. C'est, grosso modo, le livre de règlements de l'Association canadienne d'il y a cinq ans remis en forme et actualisé au niveau des mesures de sécurité et des mesures de discipline spécialement.

- M. Brassard: Une dernière question, M. le Président: Par conséquent, vous n'auriez pas de problème, quant à vous, si la loi vous contraignait de faire approuver, par la Régie de la sécurité dans les sports, votre règlement sur les compétitions.
- M. Corbeil (Fierre): Absolument pas, ça serait, il me semble, une procédure normale.

M. Brassard: Merci.

M. Corbeil (Pierre): Merci.

- Le Président (M. Laurin): M. le député de Pontiac.
- M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Merci, M. Corbeil, thank you Mr. Bosum. En d'autres mots, présentement, vos activités, vos compétitions ne sont pas nécessairement reconrues ou sanctionnées par la Régie de la sécurité dans les sports?
- M. Corbeil (Pierre): Présentement? Comme je vous dis, on n'a pas eu de contact avec la Régie de la sécurité dans les sports depuis une dizaine d'années. Ils sont venus voir nos activités, ils sont venus spécialement au Stade olympique puis à deux ou trois pistes de

motocross au Québec, puis ils nous ont dit que ça avait l'air beau, puis que nos normes les satisfaisaient, puis il n'y a pas eu de suite depuis ce jour-là.

- M. Middlemiss: Est-ce que ces compétitions-là, au Stade olympique, incluaient aussi les moins de 14 ans, ou c'étaient vos compétitions d'ordre général?
- M. Corbeil (Pierre): Au Stade olympique, c'est les compétitions qui s'adressent aux catégories de coureurs professionnels, et il y a une démonstration de coureurs pee-wee.
  - M. Middlemiss: Seulement une démonstration?
  - M. Corbeil (Pierre): Oui.
- M. Middlemiss: Mais dans vos compétitions pour les coureurs pee-wee, est-ce que la Régie de la sécurité dans les sports a été témoin et est-ce qu'ils ont émis, sur ça, des opinions? Ou bien, vous me dites que... Vous nous avez dit, à la commission ici, qu'il y a 10 ans passés, ils ont été sensibilisés, mais le fait qu'ils n'aient pas émis de commentaires, vous avez présumé que c'était acceptable.
- M. Corbeil (Pierre): À l'époque où la Régie est venue voir nos activités, ça n'existait pas, les courses de pee-wee. Alors, ils n'ont pas statué là-dessus, ils n'ont jamais vu ça si c'est le sens de votre question, là.
  - M. Middlemiss: Oui, d'accord...
  - M. Corbeil (Pierre): Oui.
- M. Middlemiss: ...parce qu'il me semble que, si la Régie de la sécurité dans les sports supportait votre Association, à ce moment-là le fait de... Je comprends très bien que le fait de permettre à des jeunes de commencer à faire de la compétition à un jeune âge nous amène aujourd'hui l'élite, probablement, dans les compétitions de motocross à travers le Canada et aussi aux États-Unis. Toutefois, il me semble qu'on a une Régie de la sécurité dans les sports, et, si elle n'est pas sensibilisée, ça devient assez difficile pour nous autres d'apprécier votre genre de sport.
- M. Corbeil (Pierre): Oui. Comme je vous dis, on leur a soumis notre livre de règlements il y a une dizaine de jours. J'ai essayé en vain, hier et aujourd'hui, de contacter les responsables. C'est dans leurs mains dans le moment. Mais on n'a aucune objection à se soumettre à l'examen de la Régie de la sécurité dans les sports et à se plier à leurs exigences.
- M. Middlemiss: Toutefois, vous me dites que, depuis 10 ans, d'une façon ou d'une autre, la Régie de la sécurité dans les sports est certainement au courant que vous avez des compétitions de ce genre-là, où il y a

des jeunes qui font des compétitions, et jamais on ne s'est objecté à ces compétitions-là.

M. Corbeil (Pierre): C'est exact. Ils sont au courant, ils sont venus nous voir... Ce n'est pas il y a 10 ans, c'est plus vieux que ça, c'est lors de la création de la Régie qu'ils sont venus voir nos activités. L'impression que j'ai eue à ce moment-là, c'est qu'ils avaient des feux plus urgents à éteindre que le nôtre. C'est à l'époque où la Régie s'est impliquée dans le monde de la boxe et du ski, et, à côté de ça, la motocross a semblé aller bien à leurs yeux.

#### M. Middlemiss: C'est bien.

#### • (21 heures) •

- M. Corbeil (Pierre): Un point aussi concernant la participation de jeunes pilotes. Tous les pilotes qui sont mineurs doivent obtenir la permission écrite de leurs parents avant de participer à une compétition. Qu'on parle de six ans ou de 14 ans, un mineur ne peut participer à aucune activité sans l'autorisation de son parent ou de son tuteur.
- M. Middlemiss: M. le Président, Mr. Bosum, you indicated that you're from an aboriginal community. Where is this community?
  - M. Bosum (Abel): Not far from Chibougamau.
- M. Middlemiss: I see. And you mentioned that your son participated in Florida. Did he win or not? How did he make out?
- M. Bosum (Abel): He finished thirteenth out of 42 finalists... which consisted of 1 200 racers. He didn't come first, but he did very well.
- M. Middlemiss: I see. In your community, besides your son, are there many other people that participate in this kind of competition?
- M. Bosum (Abel): I wouldn't say many, but it's something that is interesting. We have about 15 kids who have tried to ride the motocross bikes. It's certainly a sport that's gaining interest in the community. Our community, in fact, has gone ahead and developed a motorized sport track to allow, you know, this type of sport in a very safe environment. And the same sport track also deals with snowmobiling, you know, and other type of motorized vehicles. So, it is a sport that's a growing interest not only in my community, but in some of the neighboring communities as well.
- M. Middlemiss: Basically, this motocross, has it... How about the safety? Are there many accidents? What has been the safety record?
- M. Bosum (Abel): I mean, kids tend to fall over and tend to bump into each other. The kids are very

well equipped. The equipment that they have on — from boots, to helmets, to breast-plates, to belts to protect their backs, and everything — I mean, it's very protective.

My son, he's had what we call a few accidents, and so forth, but nothing major, you know, to... he's never had to go to a hospital, or anything. I mean, he's had his... you know: he's bumped into other riders, and other riders have bumped into him, but that's about the size of it. But it's nothing that... I haven't witnessed anything, as a parent, that wouldn't... You know, I mean, he enjoys riding the bike, he enjoys competing, he enjoys making friends out there, and... It's just, you know, that environment that he's enjoying.

M. Middlemiss: O.K., M. le Président. M. Corbeil, si par hasard le projet de loi n'était pas changé et que ça causait des problèmes, en d'autres mots, que personne en bas de 14 ans ne pourrait pratiquer ce sport, quelles seraient les conséquences? Je pense que c'est plutôt, surtout dans le domaine compétitif. Est-ce qu'on perdrait un peu la qualité de personnes qui font des compétitions à des échelons plus élevés?

M. Corbeil (Pierre): À moyen terme, on verrait l'affaiblissement du sport à cause du manque de relève, on verrait probablement, dans cinq ans ou dans 10 ans, le calibre de nos meilleurs coureurs être moins grand.

Mais je pense que la plus grande perte qu'on subirait, c'est au niveau de la formation. Mon fils qui a 16 ans court en motocross depuis maintenant quatre ans. Pour moi, comme parent — puis c'est un peu ce que M. Bosum dit aussi — c'est une école de formation. C'est un sport qui est extrêmement exigeant au niveau physique, qui est extrêmement exigeant au niveau mental, qui demande une détermination très grande. Pour mon fils, qui est un grand flanc-mou, le faire courir en motocross, ça lui a donné de la discipline, ça lui a donné du «guts», en français. C'est une école extraordinaire que son école secondaire... il n'apprendra jamais ça à l'école, à se dépasser luimême. Et ça, je trouve que c'est là qu'on ferait une perte en limitant le développement du sport.

Parce qu'on imagine le motocross, on voit le motocross... Moi qui reste dans un petit village à Sutton, dans les Cantons de l'Est, la nuisance publique que représentent les jeunes, qu'ils aient 12 ans ou qu'ils aient 16 ans, qui se promènent dans les rues d'une ville avec un motocross, qui est un engin de course qui est extrêmement bruyant... C'est une plaie, les motos de motocross qui se promènent partout. Mais on ne parle pas de ça, on parle des gens qui font du motocross dans un environnement contrôlé, et ça, c'est une école de formation.

# M. Middlemiss: Merci.

Le Président (M. Laurin): Mme la députée de Matapédia.

Mme Doyer: Merci. Alors, moi, j'aimerais m'adresser aux enfants. Alors, je vois qu'il y a un petit bonhomme, là, j'aimerais savoir son nom et son âge. Alors, je ne sais pas s'il peut se rapprocher du micro. On pourrait peut-être se parler.

M. Corbeil (Pierre): Dérick. Je ne sais pas s'il avait envie de parler, Dérick.

Mme Doyer: Il a quel âge, ce jeune homme?

Une voix: Approche-toi, viens me voir. Oui. Bien, O.K. Parle dans le micro, fà.

M. Bourdeau (Dérick): Cinq ans.

Mme Doyer: Tu as cinq ans.

M. Corbeil (Pierre): Oui

Mme Doyer: Puis tu t'appelles comment?

M. Bourdeau (Dérick): Dérick.

Mme Doyer: Dérick. Et Dérick, est-ce que tu fais de la motocross depuis longtemps?

M. Bourdeau (Dérick): Je ne le sais pas.

Mme Doyer: Tu ne le sais pas? Comment ça se fait que tu fais de la motocross? Est-ce que c'est parce que papa en fait ou c'est parce que toi, tu as le goût d'en faire? Comment ça t'est venu de pratiquer ce sport?

Une voix: Dis ce que tu penses.

Mme Doyer: O.K. Alors, peut-être que vous pourriez me répondre, vous, les adultes qui les accompagnez. C'est quoi, la formation que ces enfants-la reçoivent avant de prendre le volant de ces véhicules motocross?

M. Corbeil (Pierre): Il y a des écoles de compétition qui sont organisées à chaque printemps, au début de la saison de course. La saison de course se déroule d'avril à octobre, à peu près. Il y a des écoles de motocross qui durent deux jours, où il y a un professeur qui les entraîne à partir de comment se tenir sur la moto, comment la faire partir...

Mme Doyer: Et ça peut durer combien d'heures?

M. Corbeil (Pierre): Ah, ça dure... C'est deux jours complets, assez pour que... Ils font assez de moto, là, pour avoir hâte de se coucher e soir.

Première étape, c'est l'apprentissage de la moto elle-même et, ensuite, il y a l'apprentissage des comportements en piste, des comportements de sécurité, de savoir — quand on part, là, tous les coureurs sont un à

côté de l'autre — ce qu'il faut faire, ce qu'il ne faut pas faire. Ils apprennent, donc, à une école... Ceux qui sont plus vieux, ils ont aussi des cours de mécanique sur comment entretenir leur moto. comment la préparer. À cet âge-là, non.

Mme Doyer: Un enfant comme Dérick, ça fait combien de compétitions par année, par saison? Ça participe à combien de compétitions?

M. Corbeil (Pierre): Notre calendrier, l'été dernier, comptait presque, je pense, 30 compétitions de motocross. Là-dessus, il y en a 12 qui comptaient pour le championnat du Québec. J'imagine que la moyenne des enfants ont dû faire une quinzaine de courses dans leur été.

Mme Doyer: Sur... Donc, la moitié, à peu près, de ce que vous avez au calendrier.

M. Corbeil (Pierre): Oui, parce qu'il y a beaucoup de courses qui s'adressent spécifiquement à des coureurs de niveau professionnel, des courses qui ont lieu en aréna, des courses de stade, où les enfants participen: peu. Et il y a aussi que le calendrier de compétitions est très exigeant: aller courir de Roberval à Matane, à Coaticook, ça représente des déboursés importants. Ce n'est pas tout le monde qui a envie de suivre le calendrier. Et il y a aussi des gens qui courent ailleurs.

Mme Doyer: Vous avez combien d'enfants comme ça, en bas âge, qui participent à vos compétitions?

M. Corbeil (Pierre): L'été dernier, je pense que, dans les classes pee-wee, on parlait de 60 enfants.

Mme Doyer: D'un peu partout à travers le Ouébec?

M. Corbeil (Pierre): Oui.

Mme Doyer: O.K. l'aimerais savoir, les enfants — il y a les deux jeunes filles aussi — je ne sais pas c'est quoi leur âge. Quel âge elles ont?

Mme Bourdeau (Audrey): Huit ans.

M. Corbeil (Pierre): Audrey a huit ans, puis Ève?

Mme Bourdeau (Ève): Sept ans.

Mme Doyer: Je n'ai pas compris, je m'excuse.

M. Corbeil (Pierre): Sept ans. Huit ans et sept ans.

Mme Doyer: Huit ans et sept ans.

M. Corbeil (Pierre): Oui.

Mme Doyer: Et vous faites de la compétition depuis combien de temps?

Mme Bourdeau (Audrey): Moi, trois ans.

Mme Doyer: Depuis trois ans. Et, toi aussi, tu fais de la compétition depuis longtemps?

Mme Bourdeau (Ève): Oui, deux ans.

Mme Doyer: Oui. Est-ce que vous avez eu des accidents en faisant de la compétition? Est-ce que vous vous êtes fait mal parfois?

Mme Bourdeau (Audrey): Des fois oui, des fois non.

Mme Doyer: Tu es déjà tombée? Oui? Et qu'estce que tu as eu comme blessure?

Mme Bourdeau (Audrey): Je ne m'en souviens plus.

Mme Doyer: Je n'ai pas...

M. Corbeil (Pierre): Des larmes.

Mme Dover: Pardon?

M. Corbeil (Pierre); Des larmes.

Mme Doyer: Ah! Elle a pleuré. Bien, je te comprends, j'aurais eu peur, moi aussi. Moi, personnellement, je trouve que des compétitions avec des enfants en aussi bas âge, je ne serais pas prête, en tant que mère et en tant que députée, à endosser ce genre de compétitions, parce que je considère qu'on fait courir des risques très grands à des enfants en bas âge. Je vous le dis comme je le pense, je trouve ça particulièrement dangereux. Même si vous allez me dire que ce sont des motocross de 50 cc et moins, je connais ces véhicules pour y avoir travaillé et je ne me sentirais pas à l'aise du tout d'endosser ce genre de compétitions.

### • (21 h 10) •

Là-dessus, moi, en tout cas, je ne reçois pas tellement bien votre demande à l'effet de modifier le troisième paragraphe de l'article 1 pour que les enfants de moins de 14 ans ne soient pas compris dans le règlement qu'on s'apprête à passer sur les véhicules hors route. Je sais pertinemment que les véhicules hors route utilisés à des fins utilitaires, récréatives ou sportives, c'est trois champs d'activité totalement différents, et je comprends que, dans des compétitions comme celles que vous organisez, il y a quand même des cadres et des règles, mais ça ne m'apparaît pas suffisant, surtout compte tenu du bas âge des enfants qui sont les parties prenantes de ces courses-là.

Alors, je pense que c'est un son de cloche que je voulais quand même vous donner. Vous êtes libres de l'accepter ou pas, mais honnêtement je ne me coucherais pas ce soir la conscience tranquille si je ne vous le disais pas. Merci, messieurs.

### M. Corbeil (Pierre): Merci.

Le Président (M. Laurin): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Ma question s'adressait à M. Corbeil, je crois. Quand vous avez des jeunes de cinq à 14 ans ou de quatre à 14 ans qui compétitionnent, le public présent, est-ce qu'il doit débourser? Est-ce qu'il y a des frais pour ceux qui assistent à la compétition?

M. Corbeil (Pierre): Oui.

M. Gauvin: Sur invitation, et c'est publicisé?

M. Corbeil (Pierre): Il y a des frais de participation, des frais d'inscription pour les participants et il y a aussi des frais pour le public. Il faut voir que le motocross, au Québec comme partout en Amérique, ne fait pas de distinction entre amateurs et professionnels. Alors, vous allez assister à une compétition de championnat du Québec, vous avez dans la même journée une petite piste à gauche où vous avez des courses de peewee et vous avez une piste à droite où vous allez avoir le Championnat professionnel du Québec.

Alors, en tout, il va y avoir 300 inscrits. Làdessus, il y en a une centaine qui ont moins de 14 ans, qui compétitionnent dans des catégories de débutant ou des catégories pour jeunes; et vous en avez 200 qui ont 14, 16, 20 ans, qui courent comme amateurs avancés ou comme professionnels. Un professionnel, c'est un bien grand mot, parce qu'il n'y a personne qui fait de l'argent dans ce sport-là, mais il y a quand même des bourses qui sont données. Et il y a des frais d'organisation qui sont très élevés — l'aménagement des circuits, les ambulanciers, les services médicaux — qui coûtent très cher, alors c'est pourquoi on charge des frais d'inscription et on charge des frais d'entrée.

M. Gauvin: Avez-vous normalement une bonne assistance à la plupart de vos compétitions? Exemple: 1 000 personnes et plus, dépendamment de la ville où vous êtes, naturellement. Mais en moyenne?

M. Corbeil (Pierre): En moyenne, on peut dire que c'est 1 000 personnes. À part la compétition au Stade olympique, qui attire 45 000 personnes, en moyenne au Québec, c'est à peu près 1 000 spectateurs, 1 000 personnes.

M. Gauvin: Et, à toutes les fois que vous avez des compétitions, au programme, il y a des jeunes qui compétitionnent?

- M. Corbeil (Fierre): Oui.
- M. Gauvin: Ça fait partie du programme général.
- M. Corbeil (Pierre): Ca fait partie du programme régulier, qui est le même à toutes les fois qu'il y a une course de championnat. Les jeunes courent au même titre que tous les autres.
- Le Président (M. Laurin): Le député de Saguenay. Ah! La députée...

Mme Doyer: Je ne donne pas ma place.

Le Président (M. Laurin): ... de Matapédia.

Mme Doyer: Ha, ha, ha! Moi, d'abord, je vais vous dire qu'à trois, quatre ans, je conduisais un véhicule à moteur, une toute petite voiture, chez mon grandpère, avec un volant et un petit moteur, et on nous lâchait lousses là-dedans, et on n'a pas eu d'accidents, mais c'était vraiment dans un grand corridor, il n'y avait rien dedans, et on s'anusait beaucoup.

Ce que je veux... Deux questions: D'abord, la vitesse maximum - parce que c'est quand même des petits moteurs, 60 cc, 80 cc - c'est quoi, la vitesse maximum de croisière que ces jeunes-là peuvent atteindre? Ma première question. Et, ensuite: Quand ils compétitionnent entre eux .. Parce que vous avez des catégories pee-wee, vous avez une catégorie quatre ans à sept ans, et. moi, ca m'apparaît... Est-ce que ce sont des enfants de quatre ans qui compétitionnent entre eux ou si ça peut être des enfants de quatre ans avec des enfants de sept ans? Parce que, pour moi, un enfant de quatre ans, il n'est pas tout à fait au même développement qu'un enfant de sept ans. Et j'avoue ma grande surprise que la Régie de la sécurité dans les sports n'encadre pas ça et soit comme absente du décor par rapport à ce genre de compétition. L'avoue ma grande surprise. Puis tantôt la question que ma collegue a posée, c'est la même que je voulais vous poser, sur la formation, la préparation que ces jeunes-là m'apparaissent devoir avoir. Alors, j'imagine qu'en parents responsables, vous... En tout cas, je vous donne le bénéfice du doute, mais l'avoue ma surprise que ça ne soit pas plus encadré que ça.

Alors, c'est surtout la vitesse maximum que vous pouvez atteindre, puis les catégories de ces jeunes-là, qui n'ont pas nécessairement... Un peu comme on a déjà parlé ici pour les joueurs de hockey: un jeune de 10 ans, il peut y en voir un qui mesure — pratiquement 12 ans — qui peut mesurer six pieds puis l'autre, cinq pieds quatre, là, cinq pieds.

M. Corbeil (Pierre): La vitesse maximum d'un pee-wee, pour les quatre à sept ans, je dirais que c'est à peu près... On peut courir après puis le rattraper, là. Je ne peux pas vous mettre ça en kilomètres.

Mme Doyer: Oui. Parce que je sais que ce n'est pas vite, ca, là.

M. Corbeil (Pierre): Non, ce n'est pas vite, ça. On n'a personne de quatre ans qui compétitionne. Vous avez ici un jeune de cinq ans. Plus petit que ça, il ne sera pas capable. Puis, à sept ans, selon son développement physique, il va pouvoir courir dans la catégorie des quatre à sept ou dans la catégorie des sept à huit. Parce que, s'il est trop grand, la moto de 50 cc, elle ne sera plus capable de le traîner, il ne pourra plus monter les côtes avec. C'est vraiment rellement pas fort là que, dès qu'il a atteint 75 lb ou 50 lb, je ne sais pas, puis qu'il a le développement correspondant, il va être obligé d'aller dans une classe avec la moto qui est un peu plus rapide parce que la moto pour le jeure n'est plus capable de le traîner.

Mme Dover: C'est ca. Je vous remercie.

- Le Président (M. Laurin): M le député de Pontiac.
- M. Middlemiss: Merci, M. le Président. M. Corbeil, vous avez indiqué qu'il y a une association canadienne puis il y a aussi des courses de cette nature-là aux États-Unis. Dans les autres provinces du Canada, est-ce qu'il y a des restrictions ou est-ce que c'est régi par un équivalent de la Régie de la sécurité dans les sports?
- M. Corbeil (Pierre): Je ne connais pas de pendant de la Régie de la sécurité dans les sports dans les autres provinces. La situation aux États-Unis et je dirais que les États-Unis vivent la psychose de la responsabilité puis de l'assurance le sport s'est de lui-même autopolicé et autocensuré à un degré extrême à cause des possibilités de poursuites légales, qui sont infinies au sud de la frontière. Mais je ne connais pas d'organismes fédéraux ou autres de contrôle, aux États-Unis, d'organismes gouvernementaux.

Il existe une association en Ontario, il existe une association canadienne qui régit le sport. Aux États-Unis, il y a plusieurs associations: il y a l'American Motocycle Association, qui régit le sport professionnel et aussi le sport pour les très jeunes; il y a la National Minicycle Association, qui ne s'intéresse qu'aux jeunes; et il y a une infinité de petites associations locales qui s'intéressent aux sports à différents niveaux. Mais un pendant à la Régie de la sécurité, je n'en connais aucun.

M. Middlemiss: C'était dans le sens de dire que... En d'autres mots, dans les autres provinces, il n'y a pas de loi qui empêcherait les jeunes de continuer à faire de la compétition. Comme, la raison pour laquelle vous êtes ici ce soir, c'est parce qu'on est en train de passer un projet de loi qui pourrait causer des restrictions dans vos compétitions. Il n'y a aucune loi ou vous n'avez pas entendu parler d'aucune autre loi semblable

qui pourrait être décrétée dans d'autres provinces ou aux États-Unis et qui créerait la même situation?

M. Corbeil (Pierre): Non, je n'en connais aucune

#### M. Middlemiss: Merci.

- Le Président (M. Laurin): Courte question, M. le député de Saguenay.
- M. Gagnon (Saguenay): Brièvement, monsieur: Si vous aviez à comparer ce sport de compétition avec un autre, comme l'équitation, où des jeunes peuvent également en faire... Quelles comparaisons pouvez-vous faire en termes d'encadrement que vous apportez lors de vos compétitions et aussi en termes d'heures d'entraînement que requiert une telle activité sportive?

   (21 h 20) •

M. Corbeil (Pierre): Premièrement, en termes de danger, je pense que la motocross se compare avantageusement au hockey, au ski alpin, au football. Dans toute l'histoire du motocross au Québec, il n'y a jamais eu un seul mort, alors que le hockey amateur en compte à peu près un par année au Québec. Je pense que l'encadrement est beaucoup plus rigoureux dans les sports motorisés, pas seulement dans nos activités à nous, mais dans les activités... Si vous allez en circuit routier en moto ou en automobile, l'encadrement est beaucoup plus rigoureux parce que le danger est immé-

diat. Le respect des arbitres, entre autres... un exemple

criant, où on voit, au hockey, les arbitres se faire intimider ou se faire tasser, les joueurs faire des batail-

les, ça, c'est inconcevable chez nous. Ça serait un motif d'exclusion à vie, d'aller frapper un arbitre, ça

- serait la fin de votre carrière, alors qu'on voit ça couramment dans d'autres sports.

  Le Président (M. Laurin): M. le député de Beauce-Nord: courte question, courte réponse.
- M. Poulin: Très courte question, M. le Président. Vous avez fait part tout à l'heure qu'il y avait des bourses qui étaient données à ces jeunes-là, vous avez dit qu'il y avait une trentaine de courses. Comment sont réparties les bourses et quel montant ils reçoivent pour une course semblable?
- M. Corbeil (Pierre): Les bourses vont uniquement à la catégorie pro, c'est-à-dire les coureurs qui ont atteint le niveau le plus élevé. Il y a... Un championnat du Québec offre 5 000 \$ en bourse, ce qui veut dire qu'il va y avoir une trentaine...
- M. Poulin: Mais, les 14 ans et moins, est-ce qu'ils ont des bourses en argent?
  - M. Middlemiss: C'est les pro: 16 ans et plus.

M. Corbeil (Pierre): Ah non, non! Les 14 ans et moins ont des trophées, des trophées ou des médailles. Oui.

#### M. Poulin: Merci.

Le Président (M. Laurin): Merci, MM. les membres de l'Association des coureurs de moto du Québec, pour votre présentation.

Et j'appellerais maintenant à la table des témoins la Fédération québécoise des clubs de motocyclistes associés.

Vous avez 15 minutes pour présenter votre mémoire. L'équipe ministérielle et l'équipe de l'opposition pourront échanger avec vous durant 15 minutes, mais pourriez-vous d'abord vous identifier et vous présenter?

# Fédération québécoise des clubs de motocyclistes associés (FQCMA)

- M. Bergeron (Michel): Michel Bergeron, de l'agence de relations publiques Osmose Impact, mandaté par la fédération des véhicules tout-terrains.
- M. Gagnon (Danny): Danny Gagnon, président de la Fédération québécoise des clubs de motocyclistes associés.
- M. Ovando (Jamie): Jamie Ovando, trésorier et administrateur de la fédération des véhicules toutterrains.

# Le Président (M. Laurin): Nous vous écoutons.

M. Bergeron (Michel): Je reprends. M. le Président, M. le ministre et Mmes et MM. de la commission, avant de débuter la présentation de l'exposé, j'aimerais apporter une précision. Les membres de la Fédération n'emploient plus le vocable ou le terme «VTT» pour désigner les véhicules enfourchables à quatre roues motrices; ils utilisent maintenant le vocable «quad», pour «quadricycle», pour faire une distinction d'avec les motocross, les «dune buggies», les jeeps et puis tous les autres véhicules hors route. Alors, le mot «VTT» était trop large et puis, il ne s'emploie plus de façon internationale. En France, on emploie «quad». Donc, tout au long de l'exposé, on va parler de quad et non de VTT.

J'aimerais vous proposer un ordre de présentation assez bref pour qu'on puisse passer au travers de notre exposé le plus rapidement possible. Je vais débuter, moi, par un survol des activités de la FQCMA, qui est la Fédération québécoise des clubs de motocyclistes associés; M. Ovando va nous parler de la qualité de la Fédération au niveau de la responsabilité pour appliquer la loi n° 43; et puis Danny Gagnon va terminer avec le dépôt d'un mémoire qui propose des modifications au projet de loi n° 43.

La Fédération représente 15 000 membres regroupés dans plus ou moins 75 clubs. Ces clubs affiliés entretiennent et balisent quelque 28 000 km de sentiers — 14 000 km l'hiver et 14 000 km l'été — qui couvrent pratiquement tout le territoire du Québec de la Haute-Mauricie jusqu'en Gaspésie. Alors, les statistiques provenant de la CATV — qui est l'association des distributeurs — de la SAAQ et du ministère des Transport nous indiquent qu'il y avait, en 1995, 148 000 véhicules quad immatriculés pour un parc de véhicules estimé à 250 000. La différence, c'est les véhicules qui ne sont pas immatricules parce qu'on a l'habitude de les immatriculer à l'achat et, après, on ne les immatricule plus. On estime aussi une population d'utilisateurs de 500 000 personnes qui utilisent le quad au Québec.

Une étude tout à fait récente financée par Tourisme Québec et le CATV, une étude sur le développement touristique et la commercialisation du quad au Québec, nous indique que 80 % des utilisateurs font de la randonnée. Cet état de fait démontre que, lorsque le réseau sera consolidé et qu'on aura les outils pour organiser l'activité, c'est un potentiel de développement économique très important pour les régions.

La FQCMA et ses clubs affiliés gèrent les opérations reliées à l'activité quad depuis 11 ans sans être gouvernementale et sans encadrement législatif. Le financement ne vient que du produit de la vente des cartes de membres.

Alors, depuis le dépôt du projet de loi n° 43, la FQCMA n'en finit plus de recevoir des demandes venant des régions. Les municipalités, les MRC et des utilisateurs nous invitent pour qu'on aille les rencontrer et expliquer l'activité puis essayer d'organiser les régions. On est appelé au Saguenay—Lac-Saint-Jean, on est appelé dans Charlevoix, on est appelé en Gaspésie. On se promène pour expliquer ce que c'est, l'activité, pour essayer d'organiser en clubs et puis d'expliquer aussi les éléments du projet de loi.

Il y a réellement une volonté de s'organiser et d'harmoniser l'activité en région. Alors, notre but, c'est de convaincre les élus municipaux pour qu'ils prévoient dans leur plan d'améragement des sentiers de VTT. Ça a été le cas au Saguenay quand on a rencontré 14 maires et trois préfets de MRC et certains députés de la région qui n'avaient pas prévu dans le plan d'aménagement de leur MRC des sentiers de VTT. Ils avaient prévu des sentiers de vélo et de motoneige — étant donné que la motoneige, c'est une institution au Québec, et on le reconnaît — mais ils n'avaient pas prévu des sentiers de VTT. Donc, il faut faire la tournée comme ça pour expliquer ça, et puis ils prennent conscience que c'est des retombées économiques importantes au niveau touristique.

Il n'est pas nécessaire de vous dire que tout ça coûte cher, faire ces tournées de promotion là. La FQCMA rencontre des difficultés à financer ses opérations de démarchage, puis, dans le moment, c'est les membres qui financent ça puis en se demande qui devrait, en fin de compte... On fait la job de que, là, dans

le moment? Est-ce qu'on fait la job du gouvernement? Est-ce qu'on fait la job des manufacturiers qui vendent plus de véhicules en faisant ça? On ne le sait pas. Mais on sait que nos membres commencent à nous reprocher de faire des activités de promotion. Eux, ce qu'ils veulent, c'est de se promener et non qu'on fasse des opérations de démarchage politique comme ça. Alors, ces opérations, qui apportent des retombées économiques à l'ensemble de la société, c'est les membres de la Fédération dans le moment qui les paient.

Lorsque nous aurons un cadre législatif, telle la loi nº 43, qui régira l'activité quad, notre tâche sera drôlement facilitée parce qu'il y a plusieurs municipalités au Québec qui nous disent: On va légiférer, on va prévoir des sentiers de véhicules tout-terrains ou de véhicules hors route en autant qu'on sache où on s'en va. Donc, je pense que c'est important qu'on ait un cadre législatif. Voilà pourquoi nous sommes presque entièrement d'accord avec le libellé du projet de loi tel qu'il est dans le moment. On a quelques revendications à faire, quelques modifications qu'on aimerait apporter, mais dans l'ensemble ça nous convient parce que ça fait huit ans que les membres de la Fédération sont en audiences publiques puis ça fait longtemps qu'ils espèrent que le projet de loi passe. Donc, je pense que c'est important.

Plusieurs municipalités au Québec sont conscientes — ou ne le sont pas encore — qu'il y a des retombées économiques très importantes pour les régions. Autant du point de vue touristique provenant de l'extérieur du Québec... C'est important parce que Tourisme Québec nous a confirmé qu'il attend que le réseau soit consolidé au Québec, qu'il y ait un bon réseau de sentiers consolidé, avec des locateurs, des véhicules disponibles, qu'on ait accès aux infrastructures récréotouristiques, pour injecter des fonds en Europe pour faire venir les touristes ici.

Vous savez qu'on peut être une alternative éventuellement à la motoneige quand il n'y a pas de neige en hiver. Et puis, nous, c'est 12 mois par année. Vous êtes tous d'accord que la motoneige est un marché lucratif au Québec, en région — il y a plusieurs députés ici provenant des régions — donc c'est une industrie très dynamique, et ça, c'est pour trois mois par année. Imaginez 12 mois par année où on aurait une activité VTT organisée qui serait semblable ou sinon identique à la motoneige. Donc, c'est une industrie très importante pour les régions.

J'aimerais terminer, avant de passer la parole à Jamie Ovando, en disant que — puis ça, je pense qu'on va faire plaisir... On parle souvent aux environnementalistes, aux écologistes. On est d'accord avec l'ensemble des dispositions environnementales dans le projet de loi. On n'est pas des experts, on ne connaît pas ce que c'est un écosystème fragile, mais on est prêt à se plier pour le respecter si jamais on a à développer nos sentiers, puis on est prêt à collaborer puis à donner toute notre collaboration aux environnementalistes.

Alors, je laisse la parole à Jamie, qui va...

M. Ovando (Jamie): Merci. Moi, je vais vous faire un petit peu l'historique de la Fédération comme telle et pourquoi on croit qu'elle est bien placée pour appliquer la loi n° 43 en ce qui concerne les véhicules tout-terrains de type quad.

#### • (21 h 30) •

Alors, la FQCMA, c'est Fédération québécoise des clubs de motocyclistes associés; elle est née en 1983. Elle était appelée à organiser et sanctionner le sport motocycliste au Québec. Mais, depuis 1985, il v a des clubs de véhicules tout-terrains qui ont commencé à se joindre aux rangs de la Fédération, au fur et à mesure. Un problème d'ordre politique, national ou fédéral, a fait que la compétition motocycliste au Québec est tombée directement dans les mains de la Canadian Motorcycle Association, comme on vous l'expliquait tout à l'heure, et, nous, à partir de 1989, on s'est dévoués exclusivement à l'harmonisation puis à la gestion des activités des clubs de véhicules tout-terrains. On pourrait dire qu'à partir de 1989 on représentait presque la totalité des clubs de véhicules tout-terrains, quad, existant à ce moment.

Depuis cette année-là, depuis 1989, aussi on a commencé à faire des pressions pour, bien, tout le démarchage concernant le projet de loi qui avait été commencé en 1987 et, depuis 1990, on a même participé à toutes les tables de négociations, à toutes les tables de discussion dans toutes les régions. On peut dire que, de quatre à six fois par année, on tenait des réunions avec l'équipe du ministère des Transports, qui était en rédaction de cette loi.

La Fédération, évidemment, était consciente, depuis son début, que l'utilisation anarchique des véhicules tout-terrains pouvait devenir et devenait, à ce moment-là, un problème. Donc, elle a commencé à se structurer, et les clubs se sont autodisciplinés. En faisant ça, on pouvait remarquer, évidemment, une amélioration dans tout ce qui concerne la protection et le respect de la propriété privée et en tout ce qui concerne aussi la sécurité. Les clubs ont commencé à... des patrouilleurs - pareil comme dans le cas de la motoneige - qui, pour l'instant, n'avaient pas de moyens, ni légaux ni financiers, pour faire leur travail adéquatement, mais qui avaient une volonté et qui avaient, et qui ont encore évidemment, le support de la Fédération, support technique et de reconnaissance pour faire leur travail sur les sentiers.

Également, pour monter un réseau de sentiers il a fallu négocier avec des municipalités ou des propriétaires privés, et on a fini par avoir environ 14 000 km de sentiers d'hiver, qui sont des sentiers complètement différents de ceux de la motoneige, c'est des sentiers à part, qui sont négociés par la voie de contrats de droit de passage renouvelés d'année en année. Évidemment, pour ce qui est de l'utilisation des véhicules pour les mois d'été, il y a une grande utilisation qui se fait dans des espaces plus vastes de la régions, je parle de la

Haute-Mauricie, du Lac-Saint-Jean, de l'Abitibi, où il semble y avoir beaucoup moins de contraintes à la circulation des véhicules.

Et, en ce moment, nous comptons 725 patrouilleurs qui sont reconnus. Je veux dire, ils ne sont pas assermentés, on a essayé à plusieurs reprises de les faire assermenter, mais, évidemment, toutes les autorités ont toujours attendu le passage ou le dépôt du projet de loi. Donc, on a 725 cadres qui seraient prêts à être formés et encadrés par la Sûreté du Québec, d'une facon similaire à la motoneige. Ces gens-là, évidemment, leur but ou leur tâche, c'est de garantir la sécurité sur les sentiers et de garantir un contrôle. Évidemment, le travail de la Fédération et des clubs affiliés a été fait avec des movens, mais très restreints. Notre Fédération ne touche pas de subvention, d'aucune façon, à partir de 1990. Donc, comme on vous expliquait, tout ce qui a été fait a été fait de facon autofinancée. Ça a suffi pour un certain bout, mais, maintenant qu'on connaît une croissance des activités et une croissance de la popularité des activités, on commence à sentir que ces moyens-là sont très précaires et sont non suffisants.

Avec tout ce développement et cette autodiscipline qu'on s'est imposée, est venu aussi le développement touristique. Les sentiers, à un moment donné, ça ne suffit plus, de relier un club à un autre, si ce qu'on veut, c'est promouvoir le tourisme à un niveau régional, inter-régional et inter-provincial. Une étude de commercialisation a été faite par la compagnie Pluram, et cette étude nous donne un peu le statut des nouvelles industries ou des nouveaux produits en tourisme-aventure que le ministre du Tourisme a bien hâte de contribuer à développer.

Le Président (M. Laurin): Il vous reste deux minutes, monsieur.

M. Ovando (Jamie): Évidemment, pour finir, toutes nos activités de démarchage, c'est ce qui prend le plus d'efforts dans le moment. On considère que la Fédération, ou le monde des véhicules tout-terrains, devrait avoir aussi une meilleure façon de s'autofinancer pour développer toute l'activité comme une activité provinciale comme c'est dû. Merci.

Le Président (M. Laurin): Merci. M. le ministre.

M. Brassard: M. le Président, je vous remercie pour votre témoignage. En fait, quand vous parlez d'autodiscipline, il faut reconnaître quand même que vous êtes rendus moins loin que la motoneige, ce qui est le cas dans l'activité motoneige. L'activité motoneige, ça fait déjà pas mal plus d'années qu'il y a un effort de discipline, de mettre de l'ordre dans cette activité, alors que c'est plus récent, quand même, chez vous, de sorte qu'il y a encore un effort considérable à faire. Par exemple, en termes de sentiers aménagés, c'est quoi,

l'importance des sentiers aménagés? Combien de kilomètres de sentiers aménagés?

- M. Gagnon (Danny): En termes de sentiers aménagés, on parle d'environ 14 000 km de sentiers qui sont aménagés, surtout d'hiver.
  - M. Brassard: Comparativement à 32 000...
  - M. Gagnon (Danny): Pour la motoneige.
- M. Brassard: ...pour a motoneige. (I y a 14 000 km, déià, de...
- M. Gagnon (Danny): Déjà d'aménagés. Les régions aménagées sont l'Estrie, la Beauce, les Bois-Francs, la région de Lanaudière et les Basses-Laurentides.
- M. Brassard: Bon. Et ça fonctionne un peu comme pour les moteneigistes ou les clubs de motoneige: ce sont les clubs qui gèrent et aménagent aussi les sentiers.

## M. Gagnon (Danny): Oui.

- M. Brassard: Avec un financement, évidemment, qui est de quel ordre et de quelle nature? Comment vous vous financez?
- M. Gagnon (Danny): Le financement actuel est fait à partir des cartes de membres qui sont vendues. Sur les 15 000 membres que nos clubs ont, dont la carte de membre est de 85 \$, il y a 12 \$ qui retournent à la Fédération et la balance est dans les clubs. On est chanceux parce qu'on a un prédécesseur dans ce domaine, qui était la motoneige, qui a fait qu'on a construit un réseau, et ils ont beaucoup de vieilles machineries à revendre. Donc, nous, on utilise les vieilles machines de motoneige pour entretenir et travailler ce réseau de sentiers.
- M. Brassard: Mais c'est des réseaux incompatibles, c'est-à-dire votre réseau ne peut pas accueillir la motoneige, et vice-versa.
  - M. Gagnon (Danny): C'est exact.
- $\boldsymbol{M.}$   $\boldsymbol{Brassard:}$  Donc, il faut aménager un réseau distinct.
- M. Gagnon (Danny): Il faut aménager un réseau distinct.
- M. Brassard: Quoique. Est-ce qu'un réseau de motoneige ne peut pas être utilisé par vos clubs pour l'été? Est-ce que c'est pensable? Est-ce que ça se fait?
- (21 h 40) •

- M. Gagnon (Danny): C'est pensable, mais présentement ce qui se produit, c'est que, dans les régions où l'activité est beaucoup développée, l'activité se pratique surtout l'hiver de façon encadrée, la motoneige fonctionne l'hiver. Donc, de base, on ne peut pas utiliser le même réseau de sentiers à cause de cette activitélà. Si on prend des régions comme Lanaudière, le haut de Lanaudière, la Haute-Mauricie, où nous avons des clubs qui ne fonctionnent que l'été, ces régions-là utilisent des sentiers de motoneige qui sont aménagés pour la motoneige l'hiver, et l'été, bon, les clubs aménagent, ils font l'ébranchage, et tout, pour la période estivale. Mais c'est dans la région de la Haute-Mauricie.
- M. Brassard: Donc, ça se fait dans certains coins du territoire québécois. Est-ce que vous seriez satisfaits et est-ce que ça vous aiderait à discipliner encore davantage votre activité, à la rendre aussi attravante sur le plan touristique que la motoneige l'est actuellement... Je pense que tout le monde convient que la motoneige actuellement, c'est un puissant attrait touristique, hein, c'est même en pleine progression sur ce plan-là. Si j'ai bien compris votre message, c'est que, vous autres aussi, vous souhaiteriez que votre activité soit aussi attravante sur le plan touristique que l'est la motoneige présentement. Est-ce que, pour à la fois vous discipliner davantage et devenir plus attravants sur le plan touristique, ca vous conviendrait, vous seriez satisfaits d'un programme semblable, peut-être pas nécessairement identique, là, mais semblable, à celui qui prévaut pour l'activité de motoneige, c'est-à-dire le paiement de droits, en même temps que l'immatriculation, qui seraient versés à vos clubs pour des fins d'aménagement et de gestion de sentiers?
- M. Gagnon (Danny): Écoutez, ça serait très favorable au développement et à l'encadrement de l'activité, parce que, premièrement, il faut dire, comme M. Ovando et M. Bergeron l'ont signalé, nous avons actuellement environ 75 clubs au Québec. Par contre, vu que, nous, tout ce qu'on a à offrir à un membre, c'est d'envoyer 12 \$ à la Fédération, on lui offre quelques soutiens techniques dans des problèmes précis. Mais, actuellement, au Québec, facilement je pourrais vous faire une liste d'au moins 30 à 40 clubs qui sont non fédérés, qui sont déjà organisés, mais plus ou moins, là, selon leur propre désir et qui ne viennent pas chez nous parce qu'ils disent: Tu n'as rien à nous donner, pourquoi on irait chez vous? Si on va chez vous, on est obligé de prendre des assurances puis il faut qu'on te donne 12 \$, ça fait qu'on est aussi bien de rester comme on est la puis re pas aller chez vous, on sauve 12 S. Ca fait que ça ne nous aide pas beaucoup à encadrer ou à policer...

Régulièrement, toutes les semaines, je m'affaire à rencontrer ces clubs-là et à essayer de leur faire comprendre que présentement, vu le nombre de véhicules immatriculés versus le nombre de membres chez nous, au sein des gens qui sont assis autour de la table ici, ils n'aident pas leur cause, parce que le nombre... Mais,

avec une loi ou avec un encadrement, un plan de financement, vous verriez que l'activité quad est capable assez rapidement de devenir aussi grande que la motoneige.

- M. Brassard: En fait, déjà, vous le savez, vous êtes au courant, on progresse beaucoup dans cette direction-là. Moi, je voulais quand même m'assurer, là, qu'on est dans la bonne direction et que ça répond à vos attentes et aussi, évidemment, à vos besoins. Parce que c'est dans cette voie-là qu'on s'est engagé, et donc on vise à mettre en place un programme similaire à celui qui s'applique pour la motoneige.
- Le Président (M. Laurin): M. le député de Pontiac.
- M. Middlemiss: Oui, merci, M. le Président. Merci, M. Gagnon, M. Ovando et M. Bergeron. Je pense que peut-être que, lorsqu'on dit la Fédération québécoise des clubs de motocyclettes associés, c'est peut-être une fédération qui n'explique pas nécessairement... Je pense que, lorsque vous parlez de véhicules, vous parlez peut-être plutôt des quad que des motocyclettes.
- M. Gagnon (Danny): Oui. C'est pour ça que, comme vous voyez dans notre mémoire, pour ceux qui l'on lu, on inclut, là, au début, des articles supportant ce que monsieur de l'ACMQ est venu dire. Parce que, moralement, aux yeux de l'industrie et aux yeux des manufacturiers ainsi qu'aux yeux de tous les gens qui sont impliqués dans le milieu de la motocyclette au Québec, nous sommes la Fédération qui se doit un peu de défendre les droits des motocyclistes de par notre nom. Mais, comme M. Ovando vous l'a signalé, là, depuis 1989 on régit que des véhicules tout-terrains, que des quad. Donc, on est obligés un petit peu de défendre les intérêts des motocyclistes dû à notre nom.
- M. Middlemiss: Présentement, est-ce que vos activités se font plutôt l'été que l'hiver? Parce que vous avez mentionné tantôt que l'été vous utilisiez des sentiers que les motoneigistes utilisent l'hiver?
  - M. Gagnon (Danny): Oui.
- M. Middlemiss: Donc, à ce moment-là, l'hiver vous faites quoi si vous n'avez pas accès à ces sentiers-là?
- M. Gagnon (Danny): O.K. Premièrement, l'hiver, ce qui arrive chez nous, c'est que l'activité se pratique dans les régions urbaines. Les régions où on utilise des sentiers qui appartiennent à la motoneige, c'est dans des régions où il y a des grandes distances: Saint-Zénon—Latuque, Latuque-Parent, des choses comme ça, sur des endroits où, en hiver, nous, on aurait besoin d'un réseau de relais puis on aurait besoin d'un

plus grand support technique. Parce qu'on a un véhicule, premièrement, qui va beaucoup moins vite que la motoneige: tu sais, les motoneiges peuvent aller de Saint-Michel-des-Saints à Parent en moyenne en quatre heures; avec un VTT, ça prend sept heures pour s'y rendre. Donc, en hiver, sept heures dehors pas de cabane pour te réchauffer... Ça prend des sous un peu pour te structurer, pour organiser l'activité d'hiver. Ce n'est pas qu'il n'y a pas de place pour organiser l'activité d'hiver dans ces endroits-là, mais... Donc, l'activité d'hiver est plus organisée dans les régions urbaines.

- M. Middlemiss: Donc, en d'autres mots, ce n'est pas l'hiver qui est nécessairement votre saison préférée pour vos activités à vous?
- M. Gagnon (Danny): Non, chez nous, pour la Fédération, au niveau des membres, l'hiver, c'est le moment où on a le plus de membres. Parce que le fait qu'on n'ait pas de lois qui encadrent l'utilisation d'un réseau de sentiers, et tout, le gars qui se promène l'été, qui se fait arrêter dans un club d'été par un patrouilleur, puis le patrouilleur veut lui vendre une carte de membre ou un droit d'accès, il se fait dire: Écoute bien, je vais me tasser de 50 pi, puis je vais passer à côté, puis tu ne m'achaleras pas.
- M. Middlemiss: Donc, présentement, avec la loi, où vous allez être encadrés, vous allez être obligés de faire un peu comme les motoneigistes: trouver des sentiers et être un peu des surveillants et de vous responsabiliser ainsi que vos membres.
- M. Gagnon (Danny): Oui. Le projet de loi n° 43 va nous faciliter beaucoup la tâche d'encadrer l'activité d'été. Si on parle de la Fédération, de nos 15 000 membres, sur les 147 000 véhicules, les 15 000 membres, pour moi, mon opinion, c'est qu'il y en a au moins 14 000 ou 13 000 qui ne se promènent que l'hiver. Donc, eux, ils sont déjà encadrés dans un réseau de sentiers, mais il en reste encore 100 000 à discipliner puis à en encadrer qui se promènent l'été.
- M. Middlemiss: Croyez-vous qu'une fois encadrés, et tout ça, vos activités l'hiver pourraient devenir encore plus grandes qu'elles le sont présentement?
- M. Gagnon (Danny): Ah oui, nos activités d'hiver, ça va doubler, parce que le réseau qui est utilisé l'été, avec des moyens financiers, avec des moyens d'encadrer, on va pouvoir le structurer pour le faire fonctionner l'hiver
- M. Middlemiss: Bien oui, mais il va faire aussi froid qu'il fait présentement, puis vous dites qu'au bout de sept heures les gens ont...
- M. Gagnon (Danny): Mais on va pouvoir se permettre d'utiliser des sentiers qui vont se rendre à des

relais et à des choses comme ça, dans des régions où les distances sont plus grandes. Là, pour l'instant, techniquement, un club ne peut pas financièrement supporter l'entretien d'un sentier de 250 km: il n'a pas un sou. Donc, ça ne l'intéresse pas, ça fait que les clubs se développent dans des régions où il y a de la population, où il y a de la masse.

- M. Middlemiss: Vous indiquez dans votre mémoire que peut-être que le terme «odomètre» n'est pas le terme qu'on devrait utiliser.
- M. Gagnon (Danny): Oui, c'est plutôt un indicateur de vitesse... Parce que l'odomètre, ça ne calcule que la distance. Alors, pour limiter la vitesse soit à 50 km/h ou à 70 km/h, ça prend un odomètre pour savoir vraiment à quelle vitesse on circule.
- M. Middlemiss: Est-ce que c'est l'odomètre qui est le bon terme, ou quoi! L'odomètre, ce n'est pas celui qui enregistre seulement le nombre de kilomètres?
- M. Gagnon (Danny): Als oui! L'odomètre enregistre seulement le nombre de kilomètres; ça prendrait un indicateur de vitesse.
- M. Middlemiss: Un indicateur de vitesse que ça prendrait au lieu d'un odomètre.
- M. Gagnon (Danny): Out.

   (21 h 50) •
- M. Middlemiss: C'est bien. Vous indiquez aussi que peut-être que la vitesse maximale qui est indiquée, de 50 km/h, n'est pas suffisante et que ce serait peut-être plutôt de l'ordre de 70 km/h. Est-ce que vous croyez que, à 70 km/h, on respecterait réellement... on serait sécuritaire?
- M. Gagnon (Danny): Si on serait sécuritaire? Oui, on serait sécuritaire, parce que, premièrement, c'est un véhicule tout-terrain. Quand on parle de la condition du terrain, bon, quand la condition est difficile, les véhicules ne sont pas conçus de façon à circuler à une vitesse au-delà de 50 km/h, donc 70 km/h, c'est sur des très beaux sentiers. On pourrait autoriser 70 km/h dans des endroits signalés à cet effet, comme sur des longues distances. Parce que, dans la circulation d'été, il y a beaucoup de chemins forestiers où il n'y a pas de cahots, il n'y a pas de bosses, il n'y a pas d'obstacles comme tels, et 70 km/h serait très permissible dans certaines portions de sentiers.
- M. Middlemiss: Présentement, dans vos activités vous avez indiqué tantôt que les municipalités... Je dois dire que l'UMRCQ sont venus aujourd'hui, et eux voudraient certainement avoir une façon ou une poignée pour être capables de limiter les vitesses dans certains endroits. Présentement, dans vos activités,

est-ce que vous échangez avec les municipalités et est-ce que vous respectez leurs exigences?

- M. Gagnon (Danny): Présentement, oui, on échange avec des municipalités. Par contre, c'est assez difficile parce que les municipalités n'ont pas, actuellement, au niveau de la circulation des véhicules toutterrains, de cadre législatif. Ca fait qu'il y a certaines municipalités où le maire a plus de couilles qu'un autre, il dit: Bon, bien, je vais vous laisser circuler en bordure de la route, ou des choses comme ça dans... Mais il y a des municipalités qui diraient qu'ils voudraient, mais ils disent: On va attendre, vous n'avez pas le droit, vous n'avez pas d'encadrement. Mais on a beaucoup de dialogue présentement avec les municipalités.
  - M. Middlemiss: C'est tout pour le moment.
- Le Président (M. Laurin): M. le député de Saguenay.
- M. Gagnon (Saguenay): Oui, merci. Je ne sais pas si j'ai bien compris tantôt, vous avez environ 15 000 membres puis il y aurait en haut de 100 000 usagers de ce sport?
- M. Gagnon (Danny): Bien, au Québec actuellement, il y a 148 000 véhicules immatriculés.
  - M. Gagnon (Saguenay): Pour assurer une...
- M. Gagnon (Danny): Il y en a plus que ça en circulation. En circulation, on parle d'environ 250 000 véhicules.
- M. Gagnon (Saguenay): O.K. Pour assurer une plus grande discipline de cette activité-là par les adeptes, est-ce qu'il y a des moyens que vous pouvez suggérer?
- M. Gagnon (Danny): Premièrement, le financement va beaucoup encadrer parce qu'il va y avoir des clubs qui vont se former dans des régions. Le projet de loi n° 43 nous a emmenés, chez nous, à voir que, premièrement. Depuis le début, on dit que la loi, pour nous, est essentielle pour développer l'activité. Parce que, depuis que le projet de loi a été déposé, on est contacté beaucoup par des corporations touristiques ou des corporations de développement régional pour aller former des clubs dans des régions, pour former et encadrer des utilisateurs et établir un réseau.
- M. Gagnon (Saguenay): Quand j'ai posé ma question, je faisais plutôt référence à une réputation plutôt négative que les usagers des quad peuvent avoir. J'imagine que ceux qui sont vos membres, généralement ce n'est pas ces personnes-là qui sont les délinquants sociaux qu'on peut avoir. Parce que ceux qui l'utilisent, on le voit, dans nos localités, c'est à peu près sans respect pour l'environnement immédiat de nos localités.

Je me demandais si, selon vous, comme responsable d'une fédération, comme adepte, il y avait des gestes qui pourraient être posés qui favoriseraient une meilleure discipline chez les adeptes de cette activité sportive.

M. Gagnon (Danny): Bien, premièrement, depuis que... Dans les endroits où il y a des clubs présentement, les utilisateurs se sont habitués à passer à un endroit. Donc, quand ils vont arriver... Des fois, il y a des gens qui circulent quand même en été dans les régions où il y a des clubs d'hiver. Bon, bien, l'hiver il est habitué à passer à cet endroit-là; l'été, le gars, il repasse pratiquement toujours au même endroit. Donc, il ne cause pas de dommage comme passer dans le centre de la pièce, et tout. Les gens sont habitués de passer à un endroit. Donc, en ayant des clubs et en ayant un encadrement, les gens s'habituent à circuler au même endroit, donc ça élimine beaucoup d'anarchisme au niveau de l'utilisation.

Le Président (M. Laurin): M. le député de Dubuc.

M. Morin (Dubuc): Un court commentaire, M. le Président, tout simplement pour souligner le mérite de la Fédération dans ses démarches de promotion de l'utilisation quand même disciplinée, rationnelle de l'activité de VTT. Même, au niveau de la promotion, les premiers contacts que j'ai eus avec ces gens-là lorsqu'ils sont venus dans notre région, j'ai été surpris qu'ils se disent carrément en faveur d'une réglementation de la part du gouvernement. Parce que, des fois, une association, surtout quand on connaît la mentalité des propriétaires des VTT qui sont carrément indisciplinés puis qui sont carrément délinquants et qui vont un petit peu partout chez tout le monde... Bon, ça m'a surpris un petit peu, mais agréablement, puisqu'ils faisaient la promotion d'une réglementation.

Bien sûr qu'on compare souvent de façon injuste la situation de la Fédération avec celle des motoneigistes, alors qu'on sait, évidemment, que l'histoire n'est pas la même. Mais, par contre, sur le plan touristique, puisque le ministre faisait un lien avec l'impact touristique puis l'intérêt touristique que comporte l'activité de motoneige, je pense que les VTT, que ce soit sur le plan économique dans le sens direct du mot, ou sur le plan touristique, ou en termes uniquement d'activités de plein-air, c'est appelé à un avenir incroyable, puisque, contrairement à la motoneige, le VTT, en plus de l'activité de randonnée comme telle...

Tout à l'heure on posait la question pour ce qui est de l'utilisation du VTT l'hiver. Partout où il se fait de la pêche blanche, le VTT est le véhicule idéal, mais qui se doit, encore, d'être encadré. Que ce soit pour la pêche sportive aux crevettes, où il faut tirer des centaines de mètres de câbles pour sortir les choses, avec un VTT, ça travaille très bien... Et il y a la pêche estivale, bien sûr. Il y a l'activité de chasse où le VTT est un véhicule idéal. Et, de plus en plus, vous savez qu'il se

créent beaucoup de clubs de mycologues au Québec, autrement dit des amants de la découverte et de l'identification des champignons. Puis, lorsqu'on sait que ces espèces de champignons, lorsqu'on veut aller un peu loin, se retrouvent à des endroits tellement éloignés l'un de l'autre, dépendamment de la végétation et des conditions, un véhicule nous permettant d'accéder à ces sites, encore là...

Alors, il y a tellement d'activités potentielles, en autant qu'on saura bien les encadrer, que je pense que la Fédération est en droit de s'attendre à un encouragement, d'autant plus que, depuis 1990, comme on nous l'a dit, ils travaillent et fonctionnent sans aucune aide gouvernementale, ce qui ajoute à leur mérite. Ce n'est pas dans mes habitudes, M. le Président, de complimenter, je ne suis pas complimenteux de nature. Je suis, de façon générale beaucoup... je suis plus porté à la critique, mais... Même, vois-tu, mes collègues me demandent si je n'ai pas un commerce de VTT.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Morin (Dubuc): Mais je tenais à le souligner parce que les contacts que j'ai eus avec les gens de la Fédération, je les ai trouvés très positifs. Alors, voilà.

Le Président (M. Laurin): Le député d'Orford.

M. Benoit: Oui, le 27 septembre 1995, MM. Gagnon et Ovando, vous aviez une rencontre avec l'UQCN, avec Mme Gisèle Lamoureux et M. Christian Simard. Suite à cette rencontre qui avait duré quatre heures, j'ai cru comprendre qu'un communiqué de presse était émis, dans lequel on disait: «Il fut amplement discuté du cas des dunes des Îles-de-la-Madeleine. La Fédération s'apprête à prendre position dans ce dossier qui entache la réputation de l'activité quad partout au Québec.» Qu'est-ce qui s'est passé depuis ce 27 septembre? Vous deviez prendre position. Est-ce que vous avez pris position, et quelle est cette position que vous avez prise, si vous avez pris position?

M. Gagnon (Danny): Bon, premièrement, je suis allé voir aux Îles-de-la-Madeleine et j'ai été invité à une réunion de la MRC. J'ai rencontré les intervenants des Îles-de-la-Madeleine. Puis ce qui est au niveau des clubs de VTT des Îles-de-la-Madeleine, ils ont des ententes avec les municipalités et les MRC: ils ne circulent pas sur les plages et sur les dunes durant la période estivale. Le club qui est aux Îles-de-la-Madeleine, c'est étrange à dire, c'est un club de VTT d'hiver, et ils circulent surtout dans la Grande Baie, entre Havre-aux-Maisons et... C'est l'endroit de circulation des véhicules tout-terrains, et ils utilisent des chemins de conseil, qui sont d'ailleurs utilisés aussi par la motoneige comme sentiers. C'est l'utilisation.

# • (22 heures) •

Nous, ce qu'on a fait avec l'UQCN lors de la rencontre, c'est qu'on a sensibilisé les gens de l'UQCN.

Parce que, un, les gens qui pratiquent l'activité quad dans nos clubs ou dans nos réseaux de clubs, que ce soit un club d'hiver ou un club d'été, le but de ces gens-là, c'est la nature, ce n'est pas de circuler dans des trous de boue, d'écraser des fleurs ou d'endommager la nature. C'est des amants de la nature, les gens qui pratiquent l'activité sainement.

Donc, dans le cas des Îles-de-la-Madeleine, ça s'est révélé que c'étaient des gens du milieu. Les gens, ça fait 20 ans. Même, lors de la réunion qu'il y a eue de la MRC, il disaient: Ce serait le fun si on était capable d'avoir un parc pour faire jouer les quatre-par-quatre. Parce que les gars, avec les trucks, ils vont jouer dans les dunes de sable, et tout, ils endommagent les dunes de sable avec leurs camions, et tout. Aussi, le résident des Îles qui va à la pêche aux moules — ou au coques, comme ils disent aux Îles-de-la-Madeleine — bien, il prend son truck, il passe pardessus la dune avec son bateau puis il va à l'eau.

Nous, la rencontre que nous avons eue avec l'UQCN, c'était de prendre des ententes... Parce que, nous, on n'est pas des professionnels, dans nos clubs, connaissant les milieux fragiles, donc on a invité l'UQCN à venir à nos assemblées générales pour sensibiliser nos présidents de club à savoir c'est quoi, un milieu fragile. Parce que nos gens, c'est des gars qui font des \*trails\* puis c'est des gars de quatre-roues. Eux autres, s'ils sont capables de contourner le trou de boue, ça va leur faire plaisir, ou, s'ils n'ont pas le choix... Parce que, des fois, sur les terres privées, le propriétaire dit: Le trou de vase çu'il y a là, c'est là que tu passes. Donc, avec les gens de l'UQCN, ils peuvent nous donner des conseils d'aménagement ou des choses, de façon de ne pas endommager la nature.

- M. Benoit: Alors, je dois comprendre, de la réponse que vous me donnez, qu'il n'y a pas eu de prise de position vraiment. Je veux dire, vous laissez ça aux gens du milieu, c'est ce que vous me dites.
- M. Gagnon (Danny): Non. Notre position, c'est de ne pas circuler dans les milieux fragiles. Ça, c'est notre position, et ça, on n'en démord pas.
- M. Benoit: Si le législateur allait aussi loin qu'à Saint-Pierre et Miquelon qui est une autre île, elle, possession française, un peu plus loin où là on a prohibé complètement l'accès aux dunes, est-ce que vos membres seraient capables de vivre avec ça?
- M. Gagnon (Danny): Oui, très bien, parce que, comme je vous le dis, là, pour les utilisateurs des Îles-de-la-Madeleine, ils ne circulent pas sur les dunes déjà.

#### M. Benoit: Très bien.

Le Président (M. Laurin): M. le député de Montmagny-L'Islet.

- M. Gauvin: M. Gagnon et compagnie, est-ce qu'on peut se permettre de penser que vous reconnaissez qu'il y a place à l'amélioration au niveau du comportement des propriétaires de VTT, que, dans leur comportement, il y a encore place à l'amélioration? Deux questions... Je pense que... Est-ce qu'on peut admettre que les véhicules ne sont pas conçus pour aller à la vitesse maximale que vous souhaitez? Ce type de véhicule là, est-ce que c'est conçu vraiment pour circuler à 70 km/h? Si j'ai bien compris, le souhait était d'avoir jusqu'à un maximum de 70 km/h de permis.
- M. Ovando (Jamie): Si je pouvais me permettre de répondre. Alors, s'il y a place à l'amélioration? Évidemment. Je veux dire, ça fait huit ans qu'on fait les portes des bureaux des cabinets des ministres des Transports pour justement apporter de l'amélioration. Mais, pour améliorer, évidemment il faut sensibiliser la population ou les utilisateurs, je veux dire, à respecter quelques cadres.

La Fédération elle-même, comme organisme à but non lucratif avec des bénévoles, n'a pas les instruments pour publiciser ou pour exiger de tous les utilisateurs qu'ils suivent un certain code d'éthique ou code de comportement; c'est le gouvernement, c'est le ministère des Transports qui est capable de légiférer là-dessus. Je veux dire, la preuve de ça, de notre point de vue, c'est le fait que ça fait huit ans qu'on poursuit le débat de cette oi-ci.

L'amélioration, elle passe aussi par, je veux dire, l'encadrement des utilisateurs. On parle aujourd'hui de 14 000 km de sentiers en hiver et un autre 14 000 en été. Il faut parler aussi... Il faut comprendre que les utilisateurs, qui ne sont pas encadrés en ce moment, il faut qu'on les amène et qu'on les rentre sur des sentiers, des sentiers qui vont permeture évidemment un contrôle efficace de la protection de la propriété privée et de la propriété de l'État, le respect de la faune, le respect de l'écologie et évidemment la sécurité. Il y a seulement une façon de faire ça, on l'a vécue avec l'expérience de la motoneige: c'est l'encadrement, c'est l'aménagement de sentiers adéquats pour recevoir toute l'activité qui peut émaner des 148 000 véhicules immatriculés ou des 250 000 en circulation. Ca, c'est ce qui a rapport avec l'amélioration.

En ce qui concerne la vitesse, évidemment le véhicule tout-terrain ou de type quad n'a pas été fait pour faire de la vitesse. C'est un véhicule... son but, c'est de dépasser des obstacles, de rentrer dans la nature et de rouler doucement sur des roches, sur des cahots, sur des choses comme ça. La vitesse n'est pas un facteur pour ces véhicules-la. D'ailleurs, un véhicule comme ça, si on le conduit sur une route en gravier, en accélérant au maximum, je pense que vous allez atteindre à peine 70 km/h.

Mais 70 km/h, dans le cas du tourisme interrégional, quand on parle des gens, mettons, qui vont partir de la Gaspésie ou de la Beauce et qui voudraient se rendre à La Tuque ou au Lac-Saint-Jean, c'est important, parce que l'utilisation, à ce moment-là, se fait, comme on disait, sur des chemins forestiers abandonnés qui sont encore en très bonne condition et qui permettent... Ils ont assez de visibilité, ils sont très larges, ils ne sont pas accidentés, ils sont en bonne condition, donc ils permettent à peu près 70 km/h. La majorité des gens vont probablement préférer 60, 65 km/h. Mais, je veux dire, étant donné que la loi va dire: Bon, c'est ça, le maximum et il faut rester en dessous du maximum, c'est pour ça qu'on dit: À certains endroits où toutes les conditions se donnent, on pourrait, avec une signalisation, fonctionner très bien et continuer à promouvoir le tourisme interrégional en allant jusqu'à 70 km/h.

Le Président (M. Laurin): Je remercie beaucoup la Fédération québécoise des clubs de motocyclistes associés et j'inviterais maintenant la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec à se présenter à la table des témoins.

# M. Ovando (Jamie): Merci.

Le Président (M. Laurin): Comme vous le savez, vous avez 15 minutes ou moins pour présenter vos remarques, et, par la suite, il y aura une période d'échange de 15 minutes avec l'équipe ministérielle et de 15 minutes avec l'équipe de l'opposition. Si vous voulez vous identifier et vous présenter.

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

- M. Besner (Normand): Bonsoir. Mon nom est Normand Besner, directeur général de la fédération de motoneiges.
- M. Charbonneau (Richard): Bonsoir. Mon nom est Richard Charbonneau, président de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec.
- M. Watier (Yves): Bonsoir. Mon nom est Yves Watier, vice-président de la Fédération.

### Le Président (M. Laurin): Nous vous écoutons.

M. Charbonneau (Richard): M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. les membres de la commission, nous vous remercions d'avoir bien voulu nous consacrer une partie de votre temps afin de vous faire part de nos vues concernant le projet de loi n° 43.

Depuis son dépôt à l'Assemblée nationale, ce projet de loi a suscité beaucoup de commentaires et beaucoup d'inquiétude dans la communauté motoneigiste. Je pense que l'on peut dire que la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec représente bien cette communauté motoneigiste québécoise.

Nous sommes constitués de 257 clubs et comptons 107 000 membres aujourd'hui. Vous savez sans doute que nos clubs gèrent le réseau de sentiers long

de plus de 32 000 km reliant toutes les régions du

Ailleurs en Amérique, notre infrastructure fait l'envie de tous les organismes intéressés à la motoneige. Notre succès est attribuable au travail des milliers de bénévoles québécois passionnés qui consacrent 800 000 heures par année à des fonctions de gestion et d'entretien de réseaux de sentiers. Nous attribuons aussi ce succès aux différents intervenants gouvernementaux qui nous permettent de nous autogérer et de nous autodiscipliner dans un encadrement minimum.

Le résultat des efforts collectifs, c'est quoi? C'est une industrie qui gère, au Québec, annuellement, des retombées économiques de plus de 600 000 000 \$. D'ailleurs, en novembre 1996, nous avons obtenu les premiers résultats d'une étude de marché dirigée par la firme Zins Beauchesne et Associés, qui nous indiquait que l'impact économique touristique seulement représentait des retombées de plus de 397 000 000 \$. Là-dessus, on peut compter 327 000 000 \$ qui étaient le motoneigiste touristique québécois, un 18 000 000 \$ pour notre nord-américain et un 52 000 000 \$ pour notre motoneigiste touristique d'outremer.

En ce qui concerne le projet de loi sur les véhicules hors route, permettez-moi de vous mentionner notre inquiétude sur son application dans une volonté de gérer tous les types de véhicules hors route sous une même loi, tels la motoneige et le véhicule tout-terrain, ou le quad.

#### • (22 h 10) •

Tel que déjà mentionné par le ministre des Transports, le projet de loi a pour objectif d'assurer la sécurité des utilisateurs, la paix publique et le respect de la propriété, la protection de l'environnement et le développement harmonieux de la pratique récréative de notre sport.

Encore une fois, tout récemment, le ministre des Transports n'a donc pas hésité à reconnaître que la pratique de la motoneige est encadrée depuis plus de 24 ans, que notre organisme a d'ailleurs 22 ans et qu'au fil des saisons nous avons développé, je crois, une expertise non négligeable en matière de gestion de la sécurité. Notre organisme est fier de compter sur l'appui de 1 900 agents de surveillance de sentiers qui sillonnent le réseau, informent et éduquent les motoneigistes à une conduite sécuritaire.

Nous tenons à vous rappeler que nos agents ont été formés par les responsables de la Sûreté du Québec. De plus, nous avons depuis toutes ces années consacré une bonne part de nos ressources financières et de notre action bénévole à la promotion d'une pratique sécuritaire de la motoneige. Par exemple, nous avons développé cette année une campagne de sensibilisation sur la sécurité en motoneige avec l'Association internationale des manufacturiers et le ministère des Transports. Déjà, en septembre, au congrès annuel des motoneigistes, nous avons sensibilisé nos dirigeants de club, soit nos présidents et directeurs de club.

Par la suite, nous avons sensibilisé les motoneigistes lors des deux Salons de la motoneige, soit à

Québec et à Montréal, regroupant les motoneigistes de l'Est et de l'Ouest du Québec. Des dépliants, des affiches, des autocollants, des vidéos, des messages publicitaires à la radio, une série d'émissions sur le réseau TQS, des panneaux de signalisation installés sur le long des sentiers, qui seront très bientôt installés, sont tous des moyens d'information et d'éducation lançant le message de la sécurité au Québec et que la Fédération a développés aussi pour la prochaine saison.

Ceci étant dit, Mmes, MM. les membres de la commission, je voudrais élaborer sur les propositions d'amendements que nous avons préparées et qui sont intégrées au mémoire que nous avons soumis en novembre dernier au ministre des Transports ainsi qu'à votre commission. Vous noterez que nous avons soulevé 41 articles qui doivent être amendés afin de représenter véritablement la réalité de la pratique de notre sport dans un cadre de loi dite minimum. Certains des articles sont des surplus ou des ajouts pour amener des éléments de sécurité à la pratique du sport et d'autres sont des modifications pour aider à la croissance de notre sport.

Voici quelques points ayant des incidences directes — juste quelques-uns que je vais vous citer — sur la pratique et le développement du sport de la motoneige au Québec. Le lieu de circulation. D'abord, le deuxième alinéa de l'article 8 pose un problème en ce qui concerne les pouvoirs qui seront conférés aux municipalités.

La vitalité et l'attrait du réseau de sentiers passent par sa capacité de relier toutes les régions. Imaginons l'hypothèse d'une municipalité, surtout en milieu rural, où les territoires sont très vastes, qui, sous la pression d'un certain nombre de résidents, déciderait de bannir la pratique. À l'opposé, on pourrait très bien imaginer des édiles municipaux hostiles à la motoneige qui pourraient fort bien rendre des décisions arbitraires. Les motoneigistes, les clubs, n'ont pas les ressources pour engager des débats devant les tribunaux pour faire renverser de telles décisions.

Nous croyons que le réseau de sentiers, puisqu'il s'agit d'une authentique infrastructure touristique génératrice d'importantes retombées économiques, doit être exclusivement régi par des normes provinciales. La FCMQ impose à ses clubs des normes provinciales; nous croyons que le législateur doit aussi établir de telles normes sur toute la ligne. Nous croyons que le législateur peut conférer certains pouvoirs aux municipalités, mais certes pas d'aussi larges pouvoirs qui sont inscrits dans la loi.

L'alinéa 2° de l'article 11 impose actuellement des normes inacceptables pour la traversée des routes, surtout parce qu'il interdit qu'on puisse traverser la chaussée marquée d'une ligne médiane continue ou double. Cela signifie que nous n'aurons plus accès aux villes et villages où de nombreux commerçants ou fournisseurs de services aux motoneigistes sont installés. La signalisation installée par les clubs — soit les signaux d'arrêt obligatoire — l'éducation des usagers et la vigilance de la très vaste majorité des utilisateurs rendent la

traversée des routes moins complexe et moins risquée qu'elle semble apparaître aux yeux du législateur.

Concernant les droits d'accès. L'article 13 tel que libellé pose problème également, mais cette fois très sérieux. Il est absolument nécessaire à nos yeux qu'il intègre plus clairement la nécessité pour un utilisateur de sentiers d'être détenteur d'un droit d'accès ou d'un laissex-passer. L'absence de cette obligation peut avoir des effets cahotiques à plusieurs niveaux. Cela peut notamment créer des difficultés financières sérieuses pour les clubs de motoneigisies qui entretiennent le réseau. L'an passé, les dépenses d'exploitation de nos clubs étaient de 13 000 000 \$, et une large part du financement provient de ces droits d'accès.

Concernant les sentiers des clubs pour les utilisateurs de véhicules hors route, à nos yeux l'article 16 impose inutilement de lourdes responsabilités aux administrateurs bénévoles des clubs d'utilisateurs. Nous imposons déjà à nos clubs des normes rigoureuses. Nos administrateurs de clubs gèrent leur réseau en fonction de ces normes. Intégrer à la loi cet article très générique ouvre la porte à des recours qui pourraient être invoqués de façon exagérée contre un club ou ses administrateurs. C'est un article démobilisateur et il doit être retiré du texte de loi.

Concernant la partie sur les règles relatives aux utilisateurs, à l'article 19, l'exigence faite au propriétaire d'une motoneige de détenir une assurance responsabilité civile d'au moins 500 000 \$ est acceptable à nos yeux, d'autant plus que nous l'avions suggéré. Cependant, le législateur doit savoir que nous accueillons une importante clientèle provenant de l'extérieur du Québec. Dans les provinces, États ou pays d'origine, la couverture exigible n'est pas nécessairement la même. Je crois qu'il y a lieu de réviser cet article pour tenir compte de l'apport économique de ces motoneigistes de l'extérieur du Québec.

Concernant les règles de circulation, l'article 27, imposant une vitesse maximale de 70 km/h pour la motoneige, ne tient pas compte de la réalité et de la volonté des motoneigistes à s'autodiscipliner. Nous avons développé un réseau de sentiers d'une qualité telle qu'il est permis aux motoneigistes de parcourir de grandes distances dans une même journée, et ce, dans des conditions très sécuritaires. Nous n'avons pas vécu de limites de vitesse jusqu'à ce jour, et ceci n'a pas eu pour effet d'augmenter les accidents. La vitesse moyenne lors des accidents mortels, comme en témoignent les statistiques, était de 43 km/h. Nous exigeons de nos clubs qu'ils installent des limites de vitesse aux endroits appropriés. On le faisait déjà auparavant, avec des limites pour sécuriser les gens à la pratique sur le réseau. Nous croyons que la vitesse maximale autorisée en des endroits où la visibilité et les conditions de terrain le permettent peut aller jusqu'à 100 km/h. Nous avons discuté de cette possibilité avec la Sûreté du Québec, qui appuie notre recommandation.

Dans les dispositions réglementaires, l'alinéa 8° de l'article 46 pose un problème cette fois, je crois,

d'une importance capitale. Il est absolument nécessaire que le législateur intègre dans la loi ou par règlement qu'aux endroits qu'il détermine sur les terres du domaine public et privé les sentiers de motoneige sont à l'usage exclusif de celui-ci et à l'exclusion de tout autre type de véhicule hors route. Également, conformément à notre recommandation à l'article 8, sur les pouvoirs conférés aux municipalités, nous désirons que l'article 48 soit abrogé ou tout au moins modifié.

Concernant la partie sur les dispositions pénales, dans un premier temps nous croyons que tous les montants déterminés pour l'ensemble des amendes pouvant être imposées sont inacceptables. Nous croyons, comme d'ailleurs nos amis responsables du dossier motoneige à la Sûreté du Québec, que ce sont les petites amendes qui sensibilisent et éduquent le mieux la population sur la croissance et l'application des règlements. Les articles 62 à 66, concernant les pénalités pouvant être imposées aux clubs et à leurs administrateurs, témoignent selon nous d'un manque flagrant de respect et de compréhension du travail des bénévoles de la FCMQ, surtout les articles 65 et 66, qui, à nos yeux, sont, jusqu'à un certain point, mesquins et susceptibles de compromettre la volonté d'honnêtes citoyens de servir la communauté motoneigiste. Ces articles sont démoralisateurs au plus haut point.

Comme conclusion, nous ne pouvons évidemment pas accepter de vivre avec une telle loi libellée de telle façon. Elle entraînerait de lourdes conséquences au plan économique. Devenue une industrie touristique, la motoneige a créé et continue de créer de l'emploi. Même au récent Sommet de l'économie et de l'emploi, des projets concernant la motoneige ont été inventoriés comme créateurs d'emplois. Pour nous, il est absolument nécessaire, comme nous l'avons dit dans notre mémoire que vous avez reçu, que le législateur modifie le projet de loi avant son adoption ou qu'il retire la motoneige du projet de loi tel que libellé et soumette la pratique de la motoneige au présent règlement, qui pourrait être amendé dans les plus brefs délais.

Comme vous savez, nous avons toujours travaillé avec les intervenants gouvernementaux à ce que la motoneige soit encadrée, encadrée d'une façon minimum, mais qu'on puisse développer ensemble le réseau qu'il y a aujourd'hui. Aujourd'hui, si la motoneige a connu.... Je peux en témoigner parce que je fais partie d'associations internationales et aussi canadiennes. Je peux vous dire qu'on fait l'envie pour une grosse raison, c'est qu'on a une structure, et on fait l'envie pour notre circuit touristique, ce qui a permis aux gens de venir faire le tour du Québec. On a treize régions à visiter, et les treize régions sont toutes différentes l'une de l'autre, mais très bien à vendre et à exploiter à ce niveau-là.

Pourquoi les gens sont venus ici, les motoneigistes des autres endroits? Ils sont venus ici pour la qualité du réseau. Je crois que, autant au niveau gouvernemental et nous-mêmes, on investit dans le réseau, on investit à la base: la signalisation, l'entretien et l'aide financière aux clubs de motoneigistes pour entretenir ces sentierslà. Ça fait que...

En résumé, pour nous, le projet de loi, nous ne sommes pas contre, nous sommes pour à condition que certaines modifications nous permettent de continuer à progresser dans la communauté motoneigiste qu'on connaît aujourd'hui, mais encore plus grande.

Le Président (M. Laurin): Merci beaucoup. M. le ministre.

M. Brassard: Oui, M. le Président, je voudrais remercier la Fédération des clubs de motoneigistes. On s'est déjà d'ailleurs rencontrés préalablement. Je pense que leur mémoire est très étoffé, je dirais, et il y a un certain nombre de propositions d'ailleurs qui devraient se traduire par des modifications. Alors, je voudrais les remercier. Puis aussi, je voudrais reconnaître ici, en commission, le travail remarquable qu'ils accomplissent pour à la fois discipliner cette activité et la rendre aussi très attrayante sur le plan touristique.

Je voudrais aborder - évidemment, on pourrait discuter longuement de toutes leurs propositions — deux questions: la question de la vitesse puis la question des pouvoirs réglementaires des municipalités. On sent, là, on percoit dans vos commentaires et dans vos remarques une évidente méfiance à l'égard du monde municipal, des institutions municipales et de leur pouvoir réglementaire. Et vous nous demandez évidemment de réduire, de restreindre le pouvoir réglementaire des municipalités. C'est évident que ce n'est pas ce que l'UMRCO nous a demandé cet après-midi, il y a comme une incompatibilité, là. Il va falloir gérer ca puis arbitrer. Mais ca fait quand même pas mal de temps que vous gérez des sentiers, puis vous en avez 32 000 km, ce n'est pas rien, ce n'est pas banal, hein, ça couvre tout le territoire du Québec, des relais. Donc, vous êtes implantés dans des dizaines et des dizaines, sinon des centaines de municipalités. Pour manifester de la méfiance comme ça, vous avez des mauvaises relations avec le monde municipal? J'aimerais que vous me parliez de votre vécu avec le monde municipal, pour expliquer ce sentiment qu'on perçoit, là, à l'égard des municipalités.

M. Charbonneau (Richard): Notre inquiétude, M. le ministre, c'est... On a un réseau de 32 000 km à travers la province de Québec; il est tout interconnecté, d'une ville à l'autre, à travers le Québec. On ne voudrait pas vivre — c'est notre inquiétude avec la loi — des endroits où le réseau serait interrompu, parce qu'il ne serait plus aussi attrayant. Quelle expérience on a vécue? Je pense que les motoneigistes se sont bien défendus pour, aujourd'hui, avoir bâti le réseau. Mais l'expérience qu'on a vécue, je pense qu'on vous l'avait mentionné lorsqu'on s'est rencontrés, c'est sur les traverses de routes, concernant certains endroits, où chacun appliquait, des fois, selon sa méthode...

M. Brassard: Les routes du réseau municipal?

M. Charbonneau (Richard): Du réseau municipal, exact. Et on avait toutes sortes de versions, d'un endroit à l'autre, dépendamment de la volonté des dirigeants municipaux, etc. De la vient notre inquiétude. Dans une région ou dans un conseil municipal, si, à un moment donné, eux disent: Nous, on n'est pas en faveur, si notre réseau est déconnecté, je vais vous dire, il ne sera plus aussi attrayant qu'il l'est aujourd'hui, il va falloir faire des contournements. Parce que, comme on l'avait déjà expliqué, on a 33 000 km — ou 32 799 km exactement — de sentiers et on ne veut pas le grossir à 35 000 km, 40 000 km ou 50 000 km, on veut conserver le 32 000 km qui existe aujourd'hui et l'améliorer, lui donner de la qualité, la signalisation qui est déjà là, l'améliorer toujours, toujours, mettre les surfaceuses adéquates, le renouvellement des flottes. etc.

De toute façon, on fait, à 90 %, toutes les régions du Québec, c'est-à-dire on fait toutes les régions et à peu près toutes les municipalités du Québec, donc il y a un service partout. Ce qui est important, c'est d'améliorer ce réseau-là. Et notre seule inquiétude, si on regarde les municipalités, c'est qu'il soit déconnecté. Et, s'il est déconnecté, on sait ce que la loi prévoit, bon, c'est peut-être un débat vis-à-vis une municipalité. On ne voudrait pas avoir recours, à chaque fois, revenir vis-àvis le gouvernement et dire: Bon, on veut faire un recours parce que, dans telle municipalité et à tel endroit... On ne veut pas, pour des raisons, vous savez, qui peuvent exister, politiques, internes, etc., défendre ces points-là. Quelque chose qui a été bâti pendant 20, 22 ans par nos prédécesseurs qui, aujourd'hui... En réalité, c'est l'intégrité de notre réseau, aujourd'hui, qui est interrelié; notre inquiétude, elle est là, M. le ministre

- M. Brassard: Oui, je comprends, mais, actuellement, avant même qu'on adopte la loi...
  - M. Charbonneau (Richard): Oui.
- M. Brassard: ...les municipalités possèdent un réseau routier et elles ont déjà ce pouvoir de réglementer l'accès à leur réseau. la traversée de leurs routes; elles l'ont déjà. Est-ce que vous avez eu des problèmes pour l'implantation de votre réseau de 32 000 km? Avez-vous eu des problèmes avez les municipalités?
- M. Charbonneau (Richard): Dire qu'on a eu des problèmes majeuxs, non. Je pense que c'est comme dans n'importe quelle chose, c'est des discussions, des ententes qui se sont faites avec les municipalités -- ce qui est normal, d'ailleurs, je pense -- ententes...
- $\boldsymbol{M}_{\text{\tiny{B}}}$  Brassard: Mais ça a donné lieu à des compromis puis...
- M. Charbonneau (Richard): ...entre des organisations, là.

- M. Brassard: ...à des accords
- M. Charbonneau (Richard): Exactement, oui.
- M. Brassard: Donc, il n'y a pas de désaccord profond et largement répandu entre la Fédération, vos membres, vos clubs...
- M. Charbonneau (Richard): Et les municipalités, non.
  - M. Brassard: ...et le monde municipal.
  - M. Charbonneau (Richard): Non.
  - M. Brassard: Le milieu municipal.
- M. Charbonneau (Richard): Non. Mais nos appréhensions, on dit c'est... l'inquiétude est vis-à-vis là. Et, vous savez, même si c'est dans un autre dossier — exemple, l'histoire avec les emprises des voies ferrées désaffectées qu'on a vécue à certains endroits - même si c'est dans un autre genre de dossier, où les gens disaient: Non, on ne veut pas donner l'emprise pour telle ou telle raison, ou quoique ce soit - sans qu'on veuille avoir le réseau d'emprise ferroviaire partout, là - même si ça pouvait faciliter la vie à tout le monde, autant au niveau municipal, les régions, les clubs et les gens de ces endroits-là... Ça fait que, à certains endroits, où on sent quand même des gens qui ne connaissent pas la motoneige, où c'est là depuis x nombre de temps, où ils ne légifèrent pas ou bien donc c'était quelque chose qui était présent depuis des années et des années, c'est une inquiétude.
  - M. Brassard: Oui.
- M. Charbonneau (Richard): Est-ce que notre inquiétude nous ramènerait toujours vis-à-vis le gouvernement à demander un recours? C'est ces expériences-là qui nous apportent ce point d'interrogation là.
- M. Brassard: Je comprends. Bon, dernier point sur la vitesse.
  - M. Charbonneau (Richard): O.K.
- M. Brassard: Évidemment, vous considérez que la limite de 70 km/h pour les motoneiges, c'est trop peu élevé.
- M. Charbonneau (Richard): Définitivement, le produit et la qualité du réseau ont augmenté au cours des dernières années. Le produit a une meilleure qualité aussi. Ce n'est plus la même motoneige que voilà des 10, 15, 20 ans passés. Ce que, nous, on dit: Ce n'est pas partout où on peut permettre la vitesse à 100 km/h. On n'en avait pas auparavant et on a éduqué nos gens avec des limites de vitesse qui étaient moindre

à certains endroits pour les avertir des endroits qui étaient là.

Pour nous, c'est que la loi puisse nous permettre, par règlement par après, de déterminer les endroits où la visibilité, où les conditions puissent le permettre et de mettre une indication disant qu'on peut circuler à cette vitesse-là.

# M. Brassard: Là, ce que...

- M. Charbonneau (Richard): Et je crois qu'on en avait discuté, comme je vous avais parlé, avec les gens de la Sûreté, là.
- M. Brassard: Oui, on en a déjà discuté. Évidemment, on a aussi, nous, à s'assurer d'un appui, sans aucun doute, mais aussi d'une expertise de la part de la Sûreté du Québec, par exemple, en matière de vitesse. Si on l'a fixée à 70 km/h, c'est parce qu'on avait un avis dans ce sens-là. Là, ce que vous seriez prêts à accepter, c'est que la limite serait 70 km/h...
  - M. Charbonneau (Richard): Oui.
- M. Brassard: ...mais il serait possible, à partir...
- M. Charbonneau (Richard): Selon certaines conditions.
- M. Brassard: ...à partir d'une signalisation, pour certains tronçons, d'autoriser une vitesse supérieure.
  - M. Charbonneau (Richard): Exact.
- M. Brassard: Ce qu'on peut appeler ce compromis-là vous donnerait satisfaction.
  - M. Charbonneau (Richard): Exact.
  - M. Brassard: Merci.
- Le Président (M. Laurin): M. le député de Pontiac.
- M. Middlemiss: Oui. Merci, M. le Président. Merci, MM. Charbonneau, Watier et Besner. Vous avez indiqué que, dans un premier temps, vous croyez qu'il n'aurait pas fallu placer ces deux véhicules dans la même loi parce que la motoneige et le véhicule toutterrain ne répondent pas aux mêmes normes. Est-ce que vous pouvez vulgariser ça? C'est quels articles qui vous causent problème, parce que vous êtes dans le même projet de loi?

# • (22 h 30) •

M. Charbonneau (Richard): O.K. Auparavant, il existait, quand même, avant le projet de loi sur les véhicules hors route, un règlement sur la motoneige, qui

a été bâti depuis 24 ans, qui a été amendé d'année en année ou modifié d'année en année pour répondre aux exigences. Depuis 1985, il n'y a pas eu d'autres modifications. On avait mentionné au gouvernement: Il faudrait le mettre à jour; étant donné la croissance du sport, mettre à jour le règlement qui était là. Pour nous, ce qui est difficile, c'est que c'est deux pratiques différentes, c'est-à-dire que la motoneige et le véhicule tout-terrain ou le quad, ça leur prend leur structure, leur réseau. J'ai toujours dit: Donnez un réseau à ces gens-là pour que, eux, ils aillent se promener, comme on a demandé à la motoneige, voilà 20 ans, pour ne pas les avoir un peu partout; donnez-leur un réseau, et ces gens-là vont pouvoir aller pratiquer leur sport qu'ils adorent dans ce réseau-là, comme, nous, on le fait. Mais il y a certaines choses, que ce soit au niveau d'une norme de fabrication, les endroits d'utilisation... Déjà juste au niveau des droits de passage... La problématique des droits de passage, c'est que la majorité de nos droits de passage qu'on obtient des propriétaires de terrains, c'est qu'on les utilise l'hiver, et, dès la fonte des neiges, on n'est plus là: on n'abîme pas le terrain et on ne touche pas à ça. Tandis que, quand on arrive avec un quad, à ce moment-là on doit... les propriétaires de terrains, la problématique qui existe, c'est que le terrain peut être endommagé, les conditions... parce que c'est un autre type de véhicule qui est utilisé. Ça fait que, nous, cadrer ça dans une même loi, par exemple avec ces choseslà - ce n'était pas similaire, c'étaient deux pratiques, deux types de véhicules récréatifs, mais qui ne se pratiquent pas de la même façon... C'est pour ça qu'on mentionnait ces points-là: autant la norme de fabrication, que l'utilisation, que les droits d'accès qu'on avait, les droits de passage qu'on avait des propriétaires de terrains, etc.

## M. Middlemiss: Vous avez entendu...

- M. Charbonneau (Richard): Parce que, là, on est obligé de spécifier: telle clause, telle clause.
- M. Middlemiss: Donc, lorsque vous parlez des mêmes droits de passage, présentement les quad utilisent peut-être les mêmes sentiers que vous, mais lorsque votre saison est terminée.
- M. Charbonneau (Richard): Je n'ai pas de statistiques sur combien de temps ils l'utilisent. Je sais que notre problématique pour les propriétaires qui nous donnent le droit de passage, c'est: pour la pratique l'hiver, lorsque les conditions le permettent, entretenir le réseau, pour la grosse majorité des endroits. Lorsque la saison est terminée, ils nous ont donné un droit de passage pour cette pratique-là. Je crois qu'il y en a une bonne partie qui, eux, ne sont pas toujours intéressés parce qu'ils cultivent leur terre ou ils l'utilisent pour d'autres fins. Ils ne sont pas toujours intéressés. Dépendamment des endroits: il y a des endroits où il n'y a pas autre chose, peut-être qu'il y a des propriétaires de

terrains qui, eux, peuvent faire la transition durant l'été, possiblement. Mais, si on dit qu'on traverse à peu près partout au Québec dans des terres agricoles, lorsque arrive la saison d'été, il y a certains endroits où il y a des difficultés à avoir des droits de passage. Dans plusieurs des cas, on l'obtient à cause qu'on l'utilise l'hiver, lorsque dame Nature nous envoie l'or blanc et qu'on peut circuler partout.

M. Middlemiss: M. le Président, dans l'éventualité que les quad exerceraient leur sport plus en hiver qu'ils ne le font présentement, quelles sont les objections à ce que ces gens-là puissent utiliser les mêmes sentiers que vous? Quelles seraient les objections, et pour quelles raisons?

M. Charbonneau (Richard): La première chose, c'est une question de sécurité. Pour utiliser le sentier de motoneige, lorsque le véhicule est différent, c'est la sécurité d'utiliser le même réseau. Un, c'est la vitesse; deux, c'est l'entretien de la piste. Ce ne sera pas la même usure de la piste qui va se faire à ce moment-là. Donc, c'est deux types de véhicules qui, pour moi, pour des questions de sécurité primordiales... Deuxièmement, question entretien, c'est très difficile. Pour nous, c'est: qu'ils se bâtissent, comme ils ont déjà débuté, un réseau de sentiers pour pouvoir avoir leurs adeptes qui l'utilisent. Parce que, déjà là, l'entretien n'est pas le même. Notre réseau est attrayant au Québec parce qu'il est utilisé exclusivement par la motoneige.

Par contre, comme dans l'automobile, comme dans tout autre sport, rien n'empêche que, pour traverser des ponts, pour traverser des routes, les deux puissent se rejoindre, avec une signalisation conforme et sécuritaire, pour que, après, ils réutilisent leur réseau. Mais ce n'est pas ur partage, au niveau sécurité... À certains endroits, on l'a fait. On a appuyé, à des endroits, des constructions de ponts où les deux, par une signalisation conforme, peuvent le traverser, et, rendu de l'autre côté du pont, chacun prend son sentier, principalement pour des raisons de sécurité. La signalisation est différente, à certains niveaux, au niveau de la motoneige. La vitesse n'est pas la même au niveau d'un quad et d'une motoneige.

Ce sont toutes ces raisons qui font que la pratique ne peut pas se faire avec les deux. On dépose un projet de loi au niveau de la sécurité, ce qui est l'objectif principal et notre objectif à nous aussi, ça fait que ce n'est pas en amenant d'autres intervenants, que ça soit d'autres sports...

Je me souviens du développement — on ne parle pas de sport motorisé... Mais on avait les skieurs de fond, il y a 10, 15 ans, qui ont dit: Il y a des belles pistes de motoneige. on va aller dedans. Il a fallu éduquer nos gens, il a fallu éduquer les centres de plein air, et dire: Ne touchez pas à nos pistes. On a même, des fois, aidé des centres de plein air, avec nos surfaceuses, à faire des pistes. On parle d'il y a 10, 15 ans. Mais on a dit: Faites votre réseau et circuiez là. On a eu les gens

de l'équitation l'hiver, la même chose. Il a fallu éduquer ces gens-là: on ne peut pas utiliser les mêmes sentiers pour ces raisons-là.

Le Président (M. Laurin): M. le député d'Abitibi-Ouest.

M. Gendron: Je vais émettre deux commentaires. Je suis content des dernières remarques que vous venez de faire. Étant amateur moi-même de ski de fond, je me rappelle avoir péché, avoir traversé ce qu'on appelle une traverse de motoneige, et, imaginez si en ski de fond on altérait la piste de motoneige, ce que ça serait si on mettait des véhicules tout-terrains dedans ou du quad. Alors, je pense que vous avez raison de dire que ça serait compliqué de penser à faire un usage conjoint si ce n'est pas de même nature.

Deuxième remarque, j'étais content que vous indiquiez tantôt que, en ce qui vous concerne, il est très important que votre réseau demeure connecté et homogène et que vous voulez de la variété dans le paysage et non pas dans l'affichage. Je trouvais ça correct, sincèrement, parce que je connais beaucoup de clubs de motoneige. Étant dans un comté de 50 municipalités, en Abitibi-Ouest, je les visite moi-même; ils sont assez bien organisés, ils font un bon travail en termes de balisage, d'affichage, ainsi de suite. Et je pense qu'il est important cu'il y ait un minimum d'uniformité si vous voulez garder l'attrait de votre réseau. Ça, c'étaient deux commentaires

Question maintenant, puisqu'on vous a puis que vous connaissez bien le secteur. J'ai cru, à moins que j'aie mal compris, que vous ne nous trouvez pas très perspicaces quand on commence à libeller des montants d'amendes — pages 58 et 60, et ainsi de suite, là — et que, par les sommes qui sont en cause, ça risque beaucoup plus d'avoir un effet de délinquance que pédagogique. Alors, j'aimerais ça vous entendre — parce que vous connaissez bien le secteur — un peu plus explicitiement à deux chapitres, là. Vous dites, dans un premier volet: Souvent si vous imputez les amendes aux clubs et à des bénévoles qui font tout leur possible pour amélicrer la situation puis réglementer, bien ça va avoir l'effet inverse. Alors, je veux juste comprendre si c'est bien ça que vous prétendez.

M. Charbonneau (Richard): Ce qui est connu dans la pratique — parce qu'on en a discuté des fois, on en a discuté avec des gens de la Sûreté du Québec, qui endossaient notre point de vue — c'est que les grosses amendes, les gens qui les imposent ne sont pas forts à les imposer parce que c'est de grosses amendes. c'est des gens des régions, etc.

## M. Gendron: Ils se connaissent...

M. Charbonneau (Richard): Ça fait qu'à ce moment-là c'est des petites amendes qui vont éduquer et faire connaître les règlements. C'est dans cette

philosophie-là, et, nous, on cadre très bien là-dedans. On aime mieux donner de petites amendes. On a parlé de donner des avertissements à des endroits: Saviezvous qu'il faut que vous soyez immatriculé, telle chose, telle chose ou telle assurance, etc., pour les avertir, les imposer à ce niveau-là. Mais ce n'est pas de grosses amendes... Les intervenants connus dans le milieu ne sont pas forts, autant les agents... Et c'était la mentalité que le directeur de la Sûreté du Québec nous a mentionnée: nos gens, quand c'est des grosses amendes, ils tardent à les donner, à ce moment-là ils n'en donnent pas autant; mais, des petites, ils ont moins de problèmes à les donner à ce moment-là. Puis notre philosophie est la même.

M. Gendron: O.K. Merci, c'est clair. Voulez-vous reprendre également, parce que je l'ai échappé dans la présentation, là, puis ça m'apparaissait important. À ma connaissance, vous avez dit tantôt: Il y a au moins deux, trois exemples là, où — puis vous avez été, je pense, un peu sévère dans le qualificatif que vous avez employé, mais, moi, ça ne me faisait rien parce que j'avais un peu le même point de vue... Alors, est-ce que vous pouvez rappeler les trois, quatre endroits, là, où vous dites: Là, on...

# M. Charbonneau (Richard): O.K....

- M. Gendron: Vous avez nommé trois, quatre articles tantôt, vous avez dit: Là, ça n'a vraiment pas de bon sens là; on peut être en désaccord un peu sur des principes, mais...
- M. Charbonneau (Richard): D'accord. Il y a trois, quatre endroits pour nous, qui sont primordiaux. Un, c'est l'inquiétude qu'on avait au niveau des municipalités, la première des choses, pour pas que notre réseau soit...
- M. Gendron: Non, non, juste sur les amendes. Je veux juste que vous restiez sur les amendes.
- M. Charbonneau (Richard): Ah! au niveau des amendes?
- M. Gendron: Oui, les trois, quatre folies, autrement dit, qu'il y a là-dedans.
- M. Charbonneau (Richard): O.K. La partie qui touche les clubs de motoneigistes, pour nous, on trouve inconcevable que le bénévole qui travaille dans son club à faire la signalisation il puisse immédiatement recevoir une amende. Qu'il soit avisé 48 heures, ou qu'il soit informé, parce qu'on subit les caprices de dame Nature comme tout le monde. Vous savez que c'est une signalisation qui est d'hiver, c'est-à-dire qu'on l'installe à l'automne et qu'on l'enlève au printemps. Dame Nature, l'an passé, nous a joué un tour dans certaines régions. Ça fait qu'au moins à nos motoneigistes, à nos clubs, les

bénévoles qui sont là, qu'ils aiemt au moins une latitude de temps pour réparer — puis je pense que nos clubs sont assez responsables depuis les dernières années et ils l'ont fait. Et on impose, dans les articles 65 et 66, ces choses-là, à l'intérieur de l'article.

Il y en a qui faisaient référence à l'article 16, au niveau des amendes, et je sais qu'après discussion avec M. le ministre il y avait des discussions pour que l'article 16 puisse peut-être — peut-être — à l'avenir ne plus exister. À ce moment-là, c'est sûr que les amendes reliées à ça tomberaient à ce moment-là, vu que ce ne serait pas là.

Mais la partie d'amende, pour nous, qui est importante, qui devrait être diminuée, c'est celle qui touche les clubs de motoneigistes. On ne veut pas dire qu'ils ne peuvent pas être responsables, oui ils peuvent être responsables, mais qu'on donne une chance à ces bénévoles-là d'aller apporter les corrections qu'il doit y avoir.

#### M. Gendron: Je vous remercie.

Le Président (M. Laurin): Député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: M. le Président, MM. Charbonneau, Watier et Besner, je pense d'abord que ce qu'on doit reconnaître, d'entrée de jeu, c'est que, si le sport de la motoneige au Québec est devenu, sur le plan touristique, un apport aussi important, c'est dû à la Fédération. La Fédération l'a rendu attrayant par l'amélioration des sentiers et le suivi apporté à chacun des clubs. Je voulais faire ce point-là. Dans la région que je représente, c'est évident, c'est incontestable.

Deux, je voulais juste vérifier avec vous qui représentez la Fédération: Quels incitatifs la Fédération a-t-elle pour permettre aux clubs d'avoir une norme d'entretien uniforme ou comparable d'une région à l'autre — ou parfois c'est dans la même région? Avezvous un incitatif? Je comprends que ces gens-là, vous l'avez mentionné, c'est des bénévoles. La culture peut être assez différente d'une sous-région à l'autre. Parfois, dans les mêmes 30 ou 50 km, tu vois toute une différence, et ça, on dirait que ça refroidit un peu notre enthousiasme. On ne peut pas s'attendre évidemment d'avoir que des autoroutes quand on fait de la motoneige. Mais avez-vous un incitatif, une formule que la Fédération développe pour inciter les clubs à...

## • (22 h 40) •

M. Charbonneau (Richard): Ça se fait à deux niveaux. Je peux mentionner peut-être deux niveaux. C'est sûr que le rôle de nos administrateurs en région en est un de s'assurer que le réseau respecte, un, les normes, respecte une certaine qualité et doit s'assurer que tout est là. Alors, quand je dis que respecter les normes, prioritairement, c'est la signalisation; deuxièmement, c'est la condition des sentiers d'une région à l'autre.

Mais je peux vous dire que les bénévoles ou les clubs ont un certain orgueil à avoir un club mieux

entretenu qu'un autre endroit. Ce qu'on a mis en place l'an passé chez nous, c'est des prix Blizzard. Des prix Blizzard, ça se compare aux Mercuriades. C'est pour inciter le motoneigiste... celui qui a la meilleure qualité, la meilleure sécurité, la meilleure signalisation au niveau provincial. Et même ça existe au niveau régional et, par après, ça peut venir au niveau provincial. Ceci fait une fierté dans chacun des clubs. C'en est un autre élément incitatif à ce niveau-là.

Notre travail conjointement avec les associations touristiques, les ATR qu'on connaît, fait une bonne collaboration aussi avec les intervenants du milieu, c'està-dire qu'avec l'ATR, on a une bonne communication, on dit: On amène du public, on amène un marché, on amène des gens pratiquer la motoneige. Mais il y a un, deux, trois clubs où des fois, c'est problématique. Eux, ils entretiennent une fois par semaine la piste au lieu de trois fois ou dépendamment du climat. Ça, ça a amené qu'autour de la table il y a une fierté. Les ATR ont bâti une carte touristique régionale et. d'un endroit à l'autre, les ont traités au même niveau.

Ça fait que c'est celui qui serait peut-être le mieux signalisé... Il faut créer cet orgueil-là du motoneigiste de dire: Viens chez nous, c'est nous qui avons les plus beaux sentiers. Puis on a mis ça en place puis, pardessus tout, avec le programme, je vous parlais des prix Blizzard, ça amène une fierté: J'ai eu le prix Blizzard, le bénévole qui fait l'entretien de ma piste est heureux, celui qui a posé les affiches aussi. Puis les autres vont voir: Qu'est-ce qu'il a fait de plus, pour que, moi, je puisse avoir le concours l'année suivante? C'est des moyens, ça, c'est quelques-uns des moyens qui amènent une incitation à nos membres.

M. Gauvin: Tantôt vous avez fait allusion à votre inquiétude concernant, dans le projet de loi, ce qu'il prévoyait, les restrictions de passage sur les routes provinciales et municipales à certains endroits, là où il y avait une ligne continue. C'est évident qu'on doit reconnaître que la pression faite par les commerçants auprès des clubs est d'amener le sentier... Il y a toujours un groupe de citoyens qui aimeraient que le sentier passe en milieu urbain, puis il y a toujours un autre groupe qui trouve ça très désagréable et il s'en plaint. Finalement, il faut essayer de trouver un juste milieu. Parce que les usagers ont besoin de services aussi, ils ont besoin d'aller s'alimenter en gaz. Ca, vous avez vraiment, je pense, fait ressortir que vous aviez une inquiétude avec un article du projet de loi qui apportait des restrictions au niveau des traverses.

M. Charbonneau (Richard): Exactement. Les traverses, lorsqu'il y a une ligne médiane simple ou double, ça occasionne un problème parce que ça existe dans toutes les entrées des villes. Déjà là, avec le ministère des Transports, en met des indications de traverses de route qui doivent être approuvées par le ministère. Ce qu'il est important de vérifier lorsqu'on raet des traverses de route, c'est la visibilité. Je pense qu'on

s'attarde déjà, les clubs de motoneigistes, notre Fédération et les différents ministères, à s'assurer qu'il y ait une visibilité. Quand il arrive une traverse, c'est la visibilité qui est le plus important. Déjà là, lorsqu'on met une traverse qui est accordée, le ministère a déjà donné son appui. Mais, si, en plus, il arrive une interdiction de ligne double, simple ou continue, à ce moment-là ça nous recule et ça nous empêche, à certains endroits, d'avoir accès. Je pense que le principal, c'est la sécurité des traverses; et, lorsqu'il y a eu entente entre les deux parties, le ministère et nous-mêmes, ou qu'on peut s'entendre sur tel endroit, d'abord qu'on respecte une visibilité dans une traverse de route, c'est la priorité.

- M. Gauvin: Je pense que vous avez une norme minimale que vous imposez aux clubs sur les mesures de sécurité, sur une équipe de patrouilleurs qui doit appliquer une sécurité 24 heures par jour ou de façon constante. Vous avez une norme minimale que vous imposez.
- M. Charbonneau (Richard): Exact, oui. C'est comme ça chez nous.
  - M. Gauvin: Merci.
- Le Président (M. Laurin): M. le député de Saguenay.
- M. Gagnon (Saguenay): Dans le propos que vous avez eu tantôt, ce qui a été rappelé par M. le député de Montmagny-L'Islet, au sujet des pouvoirs des municipalités, je comprends que votre inquiétude, ça en est une, mais qu'il ne faudrait pas, avec le libellé actuel de l'article 8, conférer à une corporation municipale le pouvoir de prohiber. Tandis que je pense que je comprends de ce que vous dites que vous reconnaissez que l'autorité municipale doit quand même avoir le pouvoir de réglementer compte tenu de la sécurité non seulement des motoneigistes, mais également des autres usagers du réseau routier municipal

## M. Charbonneau (Richard): Absolument, oui.

M. Gagnon (Saguenay): Mais, quand vous avez fait référence tantôt au volet démobilisateur de l'article 16, concernant les exigences qui seraient imposées à un exploitant de sentiers, comme vos clubs. j'étais un petit peu étonné, parce que, moi, j'ai l'impression à la lecture qu'on y consacre là un peu l'état du droit actuel. Vous entraînez votre responsabilité comme club lorsque vous exploitez un sentier. Vous devez l'aménager de telle sorte que les usagers ne soient pas piégés par la configuration du sentier ou la signalisation qui serait inadéquate. Ça fait que cet article-là, la compréhension que j'en ai, ce que je voulais tout simplement vous signaler...

#### M. Charbonneau (Richard): O.K.

M. Gagnon (Saguenay): ...c'est que je ne crois pas que ça va avoir un effet démobilisateur. Au contraire, ça va permettre de renforcer l'approche que vous avez pour qu'il y ait des normes qui soient acceptées par l'ensemble de vos clubs pour la constitution...

## M. Charbonneau (Richard): Du réseau.

M. Gagnon (Saguenay): . . de tous les sentiers de motoneige que vous avez installés au Québec.

Quand vous indiquez que les articles 65 et 66... D'abord, avant, à l'article 17, quand vous faites référence aux assurances, je pense que la compréhension qu'on devrait plutôt avoir de cet article-là, c'est que c'est une assurance minimale dont doit se doter le club, non pas la personne qui utilise le sentier. Ça fait que j'ai compris de votre réaction...

M. Charbonneau (Richard): O.K. Mais, dans mon intervention, le 500 000 \$ que le motoneigiste doit avoir comme responsabilité civile, c'est nous qui l'avons proposé pour que le motoneigiste québécois... Auparavant, c'était 35 000 \$, je pense que ce n'était pas représentatif. Ce qui arrive, c'est qu'il y a des motoneigistes, on a beaucoup de motoneigistes de l'extérieur du Québec qui, dans leur province ou leur État, ont d'autres réglementations; on parle du motoneigiste usager. Par contre, il y a des États où il n'y en a pas, d'assurances. On veut qu'il ait une assurance-responsabilité la journée où il vient pratiquer ici. Sauf qu'aujourd'hui avec les produits québécois, on ne peut pas offrir une assurance de trois, quatre, cinq jours, une semaine, deux semaines à un motoneigiste qui vient de l'extérieur et qui n'est pas conforme. Il n'y a pas de marché de l'assurance qui existe. Je peux vous dire qu'on travaille pour trouver quelque chose parce qu'on croit qu'il doit être responsable, le motoneigiste touriste qui se présente ici, d'avoir une assurance responsabilité civile.

# M. Gagnon (Saguenay): Tout ce que...

Le Président (M. Laurin): Je remercie beaucoup la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec inc.

J'inviterais maintenant l'Union québécoise pour la conservation de la nature à se présenter à la table des témoins. On a dépassé notre temps?

Comme vous le savez, vous avez un quart d'heure ou moins pour présenter votre mémoire, et ensuite il y aura une période d'échange d'un quart d'heure avec chacun des côtés représentés à cette commission: l'équipe ministérielle et l'opposition. Voudriez-vous d'abord, s'il vous plaît, vous identifier et vous présenter?

# Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN)

Mme Lamoureux (Gisèle): Mon nom est Gisèle Lamoureux, vice-présidente de l'Union québécoise pour la conservation de la nature et coordonnatrice de Fleurbec; je suis botaniste-écologiste. Je suis accompagnée de M. André Desrochers, qui est aussi de l'Union québécoise pour la conservation de la nature.

### • (22 h 50) •

Nous avons présenté un mémoire qui s'appelle — ça peut paraître curieux — «Aucune considération environnementale dans le projet de loi sur les VHR». Contrairement à ce qu'on nous avait promis... Il devait être question dans ce projet de loi de la protection des milieux fragiles. On nous a promis ça pendant un an et demi. Il y a eu trois ministres des Transports qui se sont succédé, et on a eu les mêmes promesses, et, quand le projet de loi a été déposé, il n'y avait strictement rien. À l'article 8, vous avez une énumération de lois qui peut laisser croire qu'il existe déjà des restrictions. Il n'en est rien: la seule loi où il y a des restrictions, c'est la Loi sur les réserves écologiques, qui restreint absolument toute activité, donc incluant les VTT, les motoneiges,

Ce que nous voulons voir dans le projet de loi lui-même, c'est la protection des milieux fragiles. Qu'est-ce qu'on entend par des milieux fragiles? Je pourrais vous l'expliquer puis vous endormir avec ça. Au lieu de ça, si vous voulez bien me suivre, on va aller en voir avec des diapositives.

Alors, le principal des diapositives a été pris aux Îles-de-la-Madeleine parce que c'est un dossier qui est un peu plus documenté que les autres, mais il y a certains autres milieux qui vont être présentés aussi. Donc, on arrive aux Îles, la section des Sillons, que j'ai particulièrement étudiée il y a 25 ans. Pour vous donner une idée, les premières diapositives, c'est des diapositives qui ont été prises il y a 25 ans, et vous allez en voir qui ont été prises plus récemment. Je vous demanderais de bien noter les différences que vous allez voir.

Alors, ici, les traces qu'on voit sur la plage, ce n'est pas des traces de VTT, c'est des traces de... Il y a 25 ans, c'était une charrette avec un cheval qui se promenait pour ramasser le bois de grève; ce n'était pas tellement dommageable. Alors, ce que je veux surtout vous faire remarquer, c'est la végétation qui est sur la plage. Alors, on a le foin-de-dune, qui est la plante la plus importante.

Au tout début des dunes, on a toujours quelques petites plantes très fragiles qui s'installent là. Malheureusement, c'est assez tentant pour des véhicules d'aller se promener là-dedans. Ces plantes-là sont très importantes pour la formation de la dune.

Ce que vous voyez ici, c'était il y a 25 ans. Donc, un couvert complet de foin-de-dune, un relief ondulant.

Toujours un relief ondulant, où il n'y a pas de perturbation majeure.

La dune, maintenant, au tout début du printemps. Alors, toujours la même chose: des ondulations très faibles mais continues. Alors ce que vous voyiez auparavant, c'était la dune mobile, maintenant la dune fixée, avec des landes et parfois des forêts.

Le foin-de-dune lui-mêrne, permettez-moi de vous le présenter en quelques diapositives. C'est un foin, donc, de la farrille du blé qui peut ressembler à n'importe quelle graminée, mais c'est une grosse graminée. Elle est particulièrement adaptée à l'ensablement. Alors, ici on voit les tiges qui ont subi une déflation: la base des plants est à découvert. Voyez ici, on ne voit plus la base rouge, elle est complètement couverte par le sable, et c'est une plante qui résiste très bien à l'ensablement. Vous voyez ici un endroit qui a été creusé par les Mines Seleine, à l'époque, pour entreposer le sable. Au début, c'est ce qu'ils faisaient.

Ce que je voulais vous montrer, c'est, en surface, ce que vous voyez de vert, c'est toujours le foin-de-dune, et, en profondeur, on voit différents étages, ce sont les rhizomes, les parties souterraines de la même plante, qui sont toujours vivantes. Les dunes peuvent mesurer parfois 10 m, 12 m de hauteur, et cette plante-là va pousser ses rhizomes et ses racines jusqu'à la nappe phréatique; c'est une partie vivante et qui sert à fixer le sable.

Alors, 25 ans plus tard, c'est ce que j'ai trouvé. Le foin-de-dune n'est plus tellement la, et ça, c'est carrément fait par des véhicules hors route ou des véhicules routiers quatre roues motrices. Les photos sont prises exactement au rnême endroit. Alors, ceux qui sont daltoniens ne verront peut-être pas de différence parce que le vert et le beige, ça se ressemble, mais, pour ceux qui voient les couleurs, on voit très bien qu'il n'y a plus de végétation. Et surtout, dans ce cas-ci, c'est la dune bordière, c'est-à-dire la première dune, qui est affectée.

Je vous ramène 25 ans auparavant: la même diapositive que tantôt, où le relief est très différent. Alors, des dégâts comme ça, il y en a partout sur les dunes, et pas seulement sur les dunes des Îles-de-la-Madeleine. Alors, l'endroit qui était dévasté tantôt, qu'est-ce qu'on voit en arrière? La formation de dunes où il n'y a plus aucune végétation. C'est des masses de sable, exactement comme dans le désert, qui se forment. Et ça, ce n'était pas là il y a 25 ans. Au point que, quand je suis retournée 25 ans après, je me suis dit: Mon Dieu! Ça m'a échappé. Qu'est-ce qui s'est passé? C'est ce qui m'a mis la puce à l'oreille de regarder d'un petit peu plus près ce qui se passait sur les dunes.

Alors, vous voyez ici: le foin-de-dune est complètement détruit dans ses parties souterraines. Il ne résiste pas du tout au piétinement même des piétons. C'est pour ça, quand vous allez dans des dunes, par exemple dans des parcs nationaux, vous devez passer sur des passerelles. Imaginez quand ce sont des véhicules motorisés qui passent là.

Si les parties souterraines sont détruites, le sable se ramasse à l'arrière. Alors, là on était dans un endroit où il y avait un début de forêt, et voyez ce qui arrive aux arbres. Et ce n'est pas... Les véhicules ne passent pas proche de cet arbre-là. Ils passent peut-être à quelques centaines de mètres, mais le sable, lui, s'en va vers l'arrière de la dune et régresse tout le temps.

Alors, ici des arbres carrément morts, et on revient à un stade de dune qui est beaucoup plus

élémentaire, si on veut, où la végétation est beaucoup moins avancée, le sable est beaucoup moins fixé.

Vous voyez ici, au fond complètement, la dune qui est éventrée. Remarquez — on est du côté opposé à la mer, là — comment la dune a pâli. Normalement, c'est uniforme, et on voit de la végétation partout; mais là on voit des taches sans végétation. Un autre site, à peu près sur la dune du Sud toujours, où vraiment, pour moi, c'est comme un terrain après une guerre, quoi. Ça ressemble à ça.

Il suffit de quelques passages pour faire ce genre de traces. Alors, vous le voyez du haut des airs, souvent les îles sont rattachées par des dunes qui sont assez étroites, et c'est sillonné non seulement d'un sentier, mais de plusieurs sentiers. À certains endroits, on voit qu'il n'y a presque plus de végétation, et le danger... parce que vous savez que la dune, c'est comme une barrière à la mer, et, s'il n'y a pas de barrière, bien, la mer rentre et ça change complètement l'équilibre.

À la pointe de l'Est, ce que je voulais vous montrer, c'est un territoire qui est protégé et où on a des passerelles comme ça, mais les véhicules passent à côté des passerelles. Les passerelles sont là pour protéger les plantes fragiles, alors, quand les véhicules passent à côté, ça détruit pas mal.

Ici, on est dans une dune à corème de Conrac, qui est une espèce très rare et qui est sur le point d'être désignée menacée. Et ce qu'on peut voir ici, c'est que la dune, même la dune fixée, ne peut pas supporter. Le tapis est trop fragile, et, quand on brise le tapis, c'est tout le sable qui s'en va. Alors, ça ne brise pas seulement l'endroit, le corridor où les véhicules passent, mais tout l'écosystème est affecté. Et ce qui arrive, c'est que souvent le sentier défonce et on est obligé d'en faire un autre à côté. Ça se voit bien ici: partout il y a des sentiers parallèles simplement parce que la capacité de support n'est pas là.

J'ai eu l'occasion de visiter l'île Brion au même moment, il y a deux ans, après un feu. Cette partie de Brion a brûlé. Vous voyez, complètement à l'arrière, une bande qui est noire, alors c'est une partie de la forêt qui a brûlé, à Brion. Le feu s'est étendu de cette forêt jusqu'au cap qu'on voit. Donc, cette partie-là a brûlé. Vous voyez les bosquets d'arbustes, les premiers en avant ne sont pas brûlés, mais les autres en arrière sont brûlés. l'aimerais attirer votre attention surtout sur le fait que le foin-de-dune qui a tout brûlé - ça, c'était en septembre, et l'incendie avait eu lieu fin juin — a complètement repoussé. Vous voyez, ici, les tiges brûlées ont repoussé. Alors, ce que je veux dire, c'est que, pour le foin-de-dune, un incendie, c'est beaucoup moins pire que des VTT. Le même phénomène se ramène n'importe où sur n'importe quelle dune. Que ce soit à Baie-Saint-Paul, que ce soit à Natashquan, à Havre-Saint-Pierre, j'ai vu les mêmes phénomènes, où...

Normalement, ici on devrait voir une crête unie, et ce qu'on voit, c'est des passages de VTT répétés. Le milieu n'est pas capable de supporter, même pas un sentier.

Sur les battures, dans la région de Québec; ici, c'est à Saint-Nicolas. Vous savez que les battures du fleuve, de Grondines à Saint-Jean-Port-Joli, c'est un milieu exceptionnel, où se retrouve une très grande concentration de plantes rares à peu près uniques au monde. Alors, on voit, le passage des véhicules, ce que ça fait comme dégât.

#### • (23 heures) •

Alors, ici vous voyez un groupe de botanistes qui cherchent des plantes rares. C'est des petites plantes, ce n'est pas des gros arbres. Et, quand on voit durant la même excursion des dégâts comme ça, on n'est pas tellement fier.

Dans les tourbières, c'est la même chose. C'est un milieu humide, alors un milieu extrême aussi. Vous voyez ici les sentiers de véhicules tout-terrains, qui sont en parallèle tout simplement parce que le milieu ne peut pas le supporter. Alors, quand ça défonce, on fait un sentier à côté, puis à côté, puis à côté. Line Rochefort, qui est une spécialiste des tourbières, m'a parlé de sentiers — tenez-vous bien — qui avaient entre 200 m et 300 m de large, tout simplement parce que la capacité de support n'est pas là. Et voilà pour les diapositives.

Le Président (M. Laurin): M. le ministre.

M. Brassard: M. le Président...

Mme Lamoureux (Gisèle): Je m'excuse, est-ce que mon 15 minutes est terminé? Oui?

Le Président (M. Laurin): Vous avez dépassé votre 15 minutes.

# Mme Lamoureux (Gisèle): Merci.

M. Brassard: M. le Président, l'article 8 indique que les assises juridiques sur lesquelles on pourra s'appuyer pour assurer la protection de milieux qui ne le sont pas en vertu de ces lois... C'est ça, le choix qui a été fait, et il est faux de prétendre qu'il n'y a pas d'intention, dans cette loi, visant à assurer la protection de certains milieux fragiles. Les lois énumérées, soit par certaines des dispositions qu'on y retrouve, assurent la protection de certains milieux.

La Loi sur les réserves écologiques, c'est évident: il faut même une autorisation pour y faire des recherches, alors c'est la protection quasi absolue. La Loi sur les parcs: il est interdit de pratiquer la motoneige dans la très grande majorité des parcs du réseau de conservation. Et les autres lois comportent aussi des dispositions qui permettent, si ce n'est pas le cas, d'adopter ou de faire adopter des règlements visant à assurer la protection de certains milieux.

Quant aux milieux dont la protection n'est pas assurée par ces lois, il y a le pouvoir réglementaire du gouvernement qui existe, c'est le 2°. Et c'est en s'appuyant sur la Loi sur la qualité de l'environnement que mon collègue le ministre de l'Environnement et de la Faune, en collaboration, a conçu et élaboré un projet de règlement qui vise à interdire aux véhicules motorisés — pas seulement aux VTT, mais aux véhicules motorisés — de circuler dans certaines zones et certains milieux fragiles énumérés dans le projet de règlement. Les dunes et les tourbières sont de ces milieux, les marécages aussi, les cordons littoraux. Tous les milieux fragiles qui ne sont pas couverts par les lois qu'on retrouve au premier alinéa de l'article 8 le seront par règlement, en s'appuyant juridiquement sur la Loi sur la qualité de l'environnement. Et mon collègue de l'Environnement devrait présenter un projet de règlement au Conseil des ministres pour adoption, de façon justement à assurer la protection des milieux qui ne le sont pas en vertu de ces lois.

Voilà les intentions du législateur. Voilà les intentions du gouvernement. C'est la voie choisie qui permet d'assurer la protection de milieux fragiles. Par conséquent, M. le Président, je le répète, c'est faux de prétendre que ce projet de loi n'est pas préoccupé par la protection des milieux fragiles, c'est faux de prétendre que le ministre des Transports qui parraine ce projet de loi n'a pas non plus cette préoccupation et c'est faux de prétendre que mon collègue de l'Environnement et de la Faune n'a pas non plus ce souci d'assurer la protection de milieux fragiles qui ont été non seulement perturbés, mais en partie détruits par une pratique désordonnée et anarchique de la motoneige et particulièrement des VTT, mais aussi d'autres véhicules motorisés. Alors, voilà.

Le Président (M. Laurin): Voulez-vous commenter, Mme Lamoureux?

Mme Lamoureux (Gisèle): Oui, s'il vous plaît. M. le ministre, vous avez parlé de la Loi sur les parcs en rapport avec la motoneige. En rapport avec les VTT: rien du tout.

M. Brassard: Il n'y a pas d'activité de VTT dans les parcs, dans le réseau des parcs de conservation.

Mme Lamoureux (Gisèle): Dans les parcs des Monts-Valin, il n'y en a pas, mais il pourrait y en avoir. Il n'y a pas de règlement.

M. Brassard: Il y a de la motoneige qui est prévue sur un sentier interrégional qui traverse le parc du Mont-Tremblant. Dans le nouveau parc des Monts-Valin, où il y avait déjà un sentier utilisé, un sentier interrégional, il a été décidé effectivement de le maintenir et de l'autoriser, mais c'est vraiment une activité très réglementée, qui ne se situe pas dans la zone de conservation du parc.

Mme Lamoureux (Gisèle): Ce que je veux dire, c'est qu'il n'y a pas de règlements contre les VTT. Il y a des règlements contre les motoneiges dans les parcs, mais il n'y en a pas contre les VTT: c'est vérifié. Toutes les lois qui sont énumérées à cet endroit-là, elles

doivent être modifiées, ou elles doivent se donner un pouvoir réglementaire, ou elles doivent se doter de règlements nouveaux n'existant pas actuellement, à l'exception de la Loi sur les réserves écologiques. Il s'agit donc peut-être d'intentions, mais ces intentions-là ne sont pas mentionnées dans votre document.

M. Brassard: Il y a des lois qui vont permettre, si ce n'est déjà fait, d'assurer la protection de certains milieux. Ces lois-là sont énumérées à l'article 8. Les légistes en sont arrivés à la conclusion qu'il n'était pas utile d'introduire ou d'intégrer dans la loi que nous étudions présentement une assise juridique qui aurait été superflue, puisque, dans d'autres lois, cette assise juridique et ce pouvoir réglementaire se retrouvaient. Alors, ça aurait été redondant.

En vertu de la Loi sur les parcs, en vertu de la Loi de la qualité de l'environnement, de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune et des pouvoirs réglementaires qui y sont prévus, le gouvernement a tous les moyens à sa disposition pour assurer la protection des milieux qu'il convient de protéger. Il était donc inutile d'en ajouter, d'ajouter des assises juridiques qui existaient déjà et qu'on retrouvait déjà dans d'autres lois.

Mme Lamoureux (Gisèle): Lorsque nous avons consulté quatre ministres — quatre ou cinq ministres, dont vous — il y a un an et demi, on nous a répondu à l'unanimité qu'il n'y avait aucun moyen, sinon la loi qui est en train de se faire au ministère des Transports. Et là on nous répond: Ah! Les ministres ont tous les moyens à leur disposition. Regardez, les lois sont énumérées. Pourquoi, à ce moment-là, on nous a répondu qu'il n'y avait rien à faire, qu'il fallait attendre après le ministre des Transports? On a attendu après le ministre des Transports.

Nous, on ne peut pas se satisfaire de promesses de règlements. Les règlements, il faudrait qu'ils soient déposés en même temps que la loi et adoptés en même temps que la loi; là, on y croirait.

- M. Brassard: Le projet de règlement sera déposé aux membres de la commission quand viendra le temps de l'étude détaillée.
- Le Président (M. Laurin): M. le député de Pontiac.
  - M. Middlemiss: Non, je vais...
- Le Président (M. Laurin): M. le député d'Orford.
- (23 h 10) •
- M. Benoit: Oui, alors, je veux souhaiter la bienvenue à Mme Lamoureux et à André Desrochers, parmi nous. Lors du dépôt du projet de loi, je dois avouer que j'ai indiqué au ministre les mêmes préoccupations que vous avez, comme porte-parole en environnement, et

finalement je retrouve, dans l'éditorial de décembre 1996 que vous venez d'imprimer dans *Franc-Vert*, un bon résumé de la situation. Effectivement, il y a un an, il y a des avis qui ont été demandés à quatre ministères, à savoir si on était bien protégés contre les quatre-roues, et les réponses ont été bien claires à l'époque: Non, on n'était pas protégés.

Et, M. le ministre, si vous avez raison, là, si on est si bien protégés que ça, comment ça se fait qu'on vient de voir des horreurs comme ça? Et, dans le marais de la baie Verte, à Austin, vous auriez dû voir le carnage qu'on a là-bas, puis je pourrais, moi aussi, vous montrer ma série de photos, etc. Alors, si effectivement on a les moyens de le faire, comment ça se fait qu'on ne le fait pas? C'est la première question. Et, moi, je me rallie aux gens de l'UQCN. J'ai l'impression que... Arrêtons d'éparpiller les règlements partout, là. On va avoir une loi qui va traiter d'une façon particulière des véhicules hors route: adressons-nous là.

Là, ce que vous êtes après nous dire, c'est ce qu'on se fait dire depuis six ans: Il y a quelque chose qui s'en vient qui va régler ça. C'est ça que vous venez de nous dire à soir, là. Je devrais poser des questions à ces gens-là, mais je suis un peu en furie parce que je viens d'apprendre à soir que l'idée que vous avez, c'est de nous dire que le ministre de l'Environnement éventuellement va nous arriver avec un règlement. Ça, là, les dents peuvent avoir des poules avant qu'on le voie, ce règlement-là, hein. Puis vous venez de nous répondre que vous ne le déposerez pas, en plus. Ça fait que j'ai bien hâte de voir quand on va le voir puis j'ai bien hâte de voir quand la...

- $\begin{tabular}{ll} \begin{tabular}{ll} \beg$ 
  - M. Benoit: Oui, mais...
- M. Brassard: Là, on n'est pas à l'étude détaillée, on est en audiences particulières au cas où vous ne le sauriez pas.
- M. Benoit: Ce règlement-là ne relève pas de vous, il relève du ministère de l'Environnement, que vous venez de nous dire.
- $\boldsymbol{M}.$  Brassard: Je vais le déposer quand on sera en étude détaillée.
- M. Benoit: Vous allez déposer, vous, un règlement du ministre de l'Environnement?
  - M. Brassard: Un projet.
- M. Benoit: Un projet de règlement du ministre de l'Environnement pendant qu'on va étudier ce projet de loi.
  - M. Brassard: C'est ce que je viens de dire.

- $\boldsymbol{M}.$  Benoît: Oui, bien, je veux être sûr, là, parce que...
  - M. Brassard: Faut-il vous le répéter quatre fois?
- M. Benoit: C'est parce qu'il y a quatre ministres qui nous ont dit dans la dernière année qu'eux ils ne pouvaient pas le réglementer avec la loi, contrairement à ce que vous prétendez. Alors, je veux dire, on...
- M. Brassard: On peut le réglementer en vertu de la loi de la qualité de l'environnement. C'est en vertu de la loi de la qualité de l'environnement qu'on va le réglementer.
- M. Benoit: Mais, si on pouvait le réglementer, pourquoi on ne l'a pas fait? Si vous avez raison dans ce que...
- M. Brassard: Pourquoi vous ne l'avez pas fait, vous, pendant neuf ans?
- M. Benoit: Bien, vous êtes là depuis deux ans. Je ne vous parle pas de moi, je vous parle de vous, depuis deux ans.
- M. Brassard: Vous avez été là pendant neuf ans: vous ne l'avez pas fait?
- Le Président (M. Laurin): Nous sommes à l'étape des auditions particulières et...
- M. Benoit: Enfin, je vais poser une question...

  Je vais poser une question aux gens... Je vais poser une question aux gens qui sont ici ce soir.
- Le Président (M. Laurin): ...et non pas à des débats qui viendront plus tard.
- M. Benoit: M. le Président, je vais poser une question aux gens qui sont ici ce soir: Mme Lamoureux, est-ce qu'on doit aller aussi loin que Saint-Pierre-et-Miquelon, par exemple, qui a banni complètement les quatre-roues, les VTT sur les dunes et les bords de mer? Est-ce que c'est ça qu'il faut faire, dans votre perspective des choses?

Mme Lamoureux (Gisèle): Dans l'ensemble des milieux fragiles, je crois qu'il faut bannir les VTT. Je ne dis pas qu'il faut bannir les VTT de la planète. Ils ont leur place. Il y a des endroits, par exemple en forêt, où un corridor de VTT va affecter seulement le corridor. Mais, quand on est dans des milieux fragiles, comme je vous l'ai démontré, ça affecte non seulement le corridor qu'on sacrifie, mais tout l'écosystème.

M. Benoit: Et comment vous définissez les milieux fragiles? Est-ce qu'il y un critère? Comment on définit ça, un milieu fragile? Je voyais que les gens avant vous disaient: On n'est pas des experts dans les milieux fragiles. Comment on définit ça, un milieu fragile?

Mme Lamoureux (Gisèle): Si j'avais à vous le dire de façon simple, en résumé, c'est des milieux extrêmes, comme des milieux très secs — c'est-à-dire dunes, cordons littoraux — ou des milieux humides — c'est-à-dire les tourbières, marais, marécages, étangs, lacs, fonds de rivières. O.K.? Ce sont donc des milieux qui ne sont pas complètement stabilisés, qui n'ont pas la capacité de support voulue pour supporter des véhicules motorisés ou même le piétinement. En gros, là, c'est ça.

M. Benoit: Et, une fois que c'est détruit, une dune ou un marais, par un VTT — on sait que la nature reprend son cours dans le temps — c'est long à reprendre sa place?

Mme Lamoureux (Gisèle): On n'a pas pu l'expérimenter parce que, pour le savoir, il faudrait arrêter les VTT. Un coup qu'on les aura arrêtés, c'est certain que la nature va reprendre ses droits. Ce sont des milieux très dynamiques, et les choses ne sont pas fixées pour des millions d'années là-dedans. Donc, on sait que, si on arrête le passage des véhicules, la nature va reprendre ses droits.

M. Benoit: Le ministre vient de nous annoncer ce soir qu'il va y aller par une réglementation qui serait déposée par le ministre de l'Environnement. On vient d'apprendre qu'il déposerait ça pendant cette commission. Vous, ce n'est pas ça que vous vouliez. Vous vouliez que ce soit dans la loi, finalement, pas...

Mme Lamoureux (Gisèle): On pense que ce serait pas mal plus fort et qu'à partir du moment où dans une loi on donne un droit en vertu du principe de développement durable il faut qu'on mette les restrictions dans la même loi qu'on donne le droit. On crée un nouveau droit, le droit de circuler en véhicule toutterrain dans des terres publiques. Alors, si on crée ce droit-là, il faut l'assortir de restrictions, et ça doit être fait dans la loi.

Vous savez, on est habitué en environnement à des règlements qui vont venir. Exemple, la Loi sur les espèces menacées a été adoptée en 1989. Elle ne pouvait pas être efficace tant qu'on n'avait pas adopté un seul règlement, et ce règlement-là a été adopté six ans plus tard. On a eu l'exemple du projet de loi ici, ça a pris huit ans pour le faire. Le projet de règlement va prendre combien de temps? Et est-ce qu'il va être vraiment accepté? Ce n'est pas fait, ça. Alors là, on va donner un droit, puis après on va arriver avec des règlements. Et, entre-temps, le droit va avoir été donné, on va avoir des droits acquis. Revenez donc en arrière, voir.

M. Benoit: On apprenait du deuxième groupe avant vous que vous avez collaboré avec ces gens-là,

que vous les avez rencontrés, que vous avez fait de l'éducation. C'est tout à votre honneur, et ils vous ont écoutée avec intérêt. Est-ce que vous voyez un changement de mentalité ou si finalement il faut vraiment là... il n'y a que par lois et règlements qu'on va y arriver? L'éducation, c'est bien, mais ce n'est pas assez fort. Est-ce que j'ai raison de dire ça?

Mme Lamoureux (Gisèle): Ça fait très long-temps que je m'occupe d'éducation, de vulgarisation. J'ai été, entre autres, à l'origine du dossier sur l'ail des bois. J'en ai parlé pendant 15 ans, on en a parlé pendant 15 ans, le gouvernement en a parlé pendant 15 ans et l'Association des biologistes aussi. Quinze ans après, il y en avait encore qui faisaient le commerce de ça malgré tout ce qu'on savait, malgré toute la sensibilisation. La seule chose qui a pu vraiment arrêter — on sait qu'il s'en fait encore, mais beaucoup moins — ça a pris un règlement. Alors, c'est tout ce que je peux vous répondre. Même si je crois beaucoup à l'éducation, on ne peut rien faire. Mais une loi, un règlement, c'est un moyen d'éducation.

M. Brassard: Un règlement que j'ai fait adopter, au cas où vous ne le sauriez pas. C'est un règlement que j'ai fait adopter alors que j'étais ministre de l'Environnement

Mme Lamoureux (Gisèle): Oui, je me souviens que c'est vous qui m'avez répondu, en tant que ministre de l'Environnement, que vous étiez pour conseiller votre collègue aux Transports aussi. La lettre de M. Brassard est dans vos documents.

M. Brassard: Non, je vous parle du règlement sur l'ail des bois.

Mme Lamoureux (Gisèle): Oui, oui, je sais. Félicitations.

M. Benoit: Très bien. Merci. J'ai bien apprécié le vidéo, on dit qu'une photo vaut mille mots: une trentaine de photos valaient certainement 30 000 mots. Alors, merci beaucoup d'avoir fait ce vidéo pour nous.

Le Président (M. Laurin): M. le député de Saguenay.

M. Gagnon (Saguenay): Merci, M. le Président. Juste pour bien comprendre ou plutôt commenter un des propos que vous avez tenus tantôt, je ne crois pas la qu'on crée un nouveau droit. Les véhicules hors route circulent déjà. On vient encadrer ce type d'activité là.

Dans les photes que vous avez montrées, que j'ai eu beaucoup de plaisir à voir, il y a cependant un facteur ou il y a des éléments qui ne ressortent pas, mais qui seraient peut-être utiles pour mieux comprendre le comportement des milieux fragiles. Les cycles liés à

l'érosion, les facteurs de vent qui viennent altérer les dunes, les marées qui viennent altérer aussi nos battures, le bord de nos péninsules, l'effet des glaces également, ce ne sont pas des choses qui pourront être réglementées par une intervention du législateur. Mais qu'il y ait des situations plus délicates...

Il y a d'autres mécanismes également que je pense qu'on peut utiliser comme société, puis je me demandais si vous aviez déjà fait des interventions auprès des MRC, qui, dans l'élaboration de leur schéma d'aménagement, peuvent déterminer aussi certaines orientations qui permettent de protéger de tels milieux. Est-ce que vous avez fait des interventions de cette nature-là?

Mme Lamoureux (Gisèle): Non. Personnellement, non. Je sais qu'il y en a eu de faites aux Îles-de-la-Madeleine. Il y a une MRC, celle des Îles, il y a six municipalités. Les MRC ne peuvent pas réglementer quoi que ce soit actuellement là-dessus, c'est les municipalités qui peuvent. Alors, est-ce qu'on va s'attendre que chaque municipalité adopte un règlement? Et est-ce que vous voulez m'envoyer dans les je ne sais pas combien de MRC refaire cette sensibilisation-là? Écoutez...

M. Gagnon (Saguenay): Non, je ne veux pas vous envoyez nulle part, je veux juste qu'on comprenne qu'il existe déjà des mécanismes qui sont à notre portée qui pourraient nous permettre d'intervenir lorsqu'il y a des cas que vous jugez aussi criants que ceux que vous nous avez démontrés. Les MRC, en élaborant les schémas d'aménagement, donnent des orientations; les municipalités qui ont sur leur territoire ces particularités-là peuvent zoner davantage et préciser davantage le type d'intervention qui pourrait se faire. On aurait une attitude, je pense, beaucoup plus proactive et qui nous permettrait d'éviter les craintes que vous exprimez, là.

Mme Lamoureux (Gisèle): D'accord. Il y aurait beaucoup de municipalités à contacter, toutes celles qui longent le Saint-Laurent, entre autres, toutes les municipalités où il y a des tourbières, toutes les municipalités où il y a des dunes: ça en fait beaucoup. Je suis d'accord qu'ils ont leur part à faire, mais, quand on veut adopter quelque chose à la grandeur de la province, on s'adresse au gouvernement du Québec.

M. Gagnon (Saguenay): Mais les mécanismes existent; c'est ça que je vous indique.

Mme Lamoureux (Gisèle): Oui, mais ils ne sont pas utilisés: Pourquoi?

M. Gagnon (Saguenay): Vous ne les utilisez pas aussi, c'est ça que j'indique

Le Président (M. Laurin): M. le député de Pontiac.

• (23 h 20) •

M. Middlemiss: Oui, Merci, M. le Président. Mme Lamoureux, vous avez eu des échanges avec la Fédération québécoise des clubs de motocyclistes associés. Est-ce que vous croyez, le fait d'avoir une loi — je comprends qu'il y a toute une réglementation et toutes sortes de choses qui va encadrer les activités des gens avec des VTT, est-ce que ça, en soi, n'aurait pas un effet de responsabiliser ces gens-là et, par le fait même, ils vont avoir un plus grand respect pour l'environnement? Est-ce que vous croyez ça fondamentalement?

Mme Lamoureux (Gisèle): Dans les échanges que j'ai eus avec eux, ils étaient vraiment de bonne foi, de bonne volonté et ils étaient conscients que l'exemple qu'ils pouvaient donner à ceux qu'ils appellent, eux, les anarchiques, pouvait avoir un certain poids. Parce que c'est l'image des VTT qui est en jeu et ils sont très conscients que leur image n'est pas très bonne. Ils escaient de l'améliorer, et une des façons de l'améliorer, bien c'est d'essayer de respecter l'environnement et d'essayer de propager cette façon de voir. Est-ce que je réponds à votre question?

M. Middlemiss: Oui, oui, d'accord. Et je pense qu'il faut tous réaliser que les problèmes que nous avons rencontrés, que nous vivons présentement à cause des véhicules tout-terrains, de façon anarchique... c'est parce qu'ils ne sont pas encadrés. Il me semble que, ça, ça fait partie du problème aussi. C'est pour ça que je vous posais la question. Essentiellement, vous n'êtes pas contre les véhicules tout-terrains, comme vous avez dit, sur la planète ils ont le droit de circuler, mais il y a des endroits où c'est plus sensible et où ils ne devraient pas circuler.

## Mme Lamoureux (Gisèle): Exactement.

M. Middlemiss: Tantôt, le député de Saguenay soulevait le problème que, dans les dunes, il y a certainement le vent, il y a certainement la marée et ces choses-là qui ont des effets. Est-ce que le problème... J'ai remarqué, lorsque vous parliez des VTT qui se promenaient dans les dunes, que vous avez dit que c'était un problème de capacité portante. Est-ce que ce n'est pas aussi un problème du fait qu'en enlevant la végétation l'érosion due au vent, après — parce que la végétation n'est pas là — ça fait partie du problème aussi? Et quel pourcentage serait dû à des facteurs naturels?

Mme Lamoureux (Gisèle): Dans ce que je vous ai montré, les pourcentages étaient 100 % dûs à des véhicules motorisés. Je ne peux pas dire si c'étaient des VTT ou des quatre-par-quatre, mais il y avait les deux. Tout ce que j'ai vu, c'est ça. Les effets du vent: le vent peut creuser des cuvettes naturelles, mais les flans des cuvettes sont toujours en pente d'équilibre, et il y a toujours de la végétation dessus. Tandis que, quand il y a un passage de véhicules, il n'y a plus de végétation, et

c'est principalement la végétation qui est coupée dans ses parties souterraines, parce que c'est ça qui retient le sable

Alors, une dune, c'est essentiellement du sable et la plante, et le foin-de-dune, s'il n'est plus là, c'est éventré. C'est comme briser des vaisseaux, si on n'a plus les vaisseaux, il n'y a plus rien qui retient le sable. Alors, vous avez raison de dire que la destruction de la végétation entraîne la destruction de la dune, et les phénomènes d'érosion naturelle se reconnaissent assez bien; quand on a l'oeil un petit peu fait, on peut voir quand c'est... On s'entend assez bien, tous les collègues, là-dessus. Il y a des spécialistes en géomorphologie aussi qui sont venus avec moi, on peut reconnaître facilement quand c'est un passage de véhicules et quand c'est de l'érosion naturelle. L'érosion naturelle, entre autres par les glaces ou quoi que ce soit, ça va arriver sur la plage, ca ne viendra pas dans la deuxième puis la troisième dune. Dans la deuxième et la troisième dune, il peut y avoir une succession secondaire par le vent, mais, comme je vous dis, les pentes sont en équilibre.

#### M. Middlemiss: Merci.

Le Président (M. Laurin): M. le député d'Abitibi-Est.

M. Pelletier: Oui, M. le Président, merci. Mme Lamoureux, je voudrais simplement vous dire que je partage votre préoccupation concernant la protection des environnements fragiles. On est à même de vérifier que vos efforts n'ont pas été vains, parce que le dépôt de cette loi qui est proposée par le ministre reconnaît un encadrement, un cadre pour recevoir la réglementation de différentes lois qui protègent l'environnement.

Et, dans ce sens-là, moi, je vous encourage à continuer votre travail de vigilance au niveau de l'environnement. Cette loi prévoit déjà l'autorisation de véhicules, mais sujette à des restrictions qui ne sont pas nécessairement complétées par la réglementation, une réglementation qui va venir, avec la collaboration des ministères, du ministre et des membres de la commission qui vont de l'avant avec cette loi. Et en vous encourageant à être vigilants, à continuer à être vigilants, comme je suis convaincu que vous allez le faire, on peut y arriver, peut-être pas d'ici à Noël, mais dans les prochains mois, les prochaines années, à avoir... parce qu'on aura mis un cadre... La loi devient le cadre pour recevoir les règlements nécessaires pour protéger les environnements fragiles. Je pense qu'il y a un bout de chemin de fait, mais il en reste encore à faire. Je vous encourage à continuer votre travail.

Mme Lamoureux (Gisèle): Je vous remercie de vos belles promesses.

M. Pelletier: Non, mais la politique est faite de promesses, et c'est correct, parce que, s'il n'y en avait pas, bien, il ne se ferait pas grand-chose.

- M. Lamoureux (Gisèle): Oui, mais on nous avait promis que c'était pour être dans le projet de loi, là, hein. Ça fait un an et demi qu'on nous le promet.
- M. Pelletier: Non, mais la protection est déjà prévue dans le projet de loi. Il reste des règlements à venir, mais la protection est déjà prévue à l'article 8.

Mme Lamoureux (Gisèle): La protection est prévue par un pouvoir de réglementation, point.

M. Pelletier: Mais c'est prévu. L'autorisation est donnée de circuler pour les véhicules hors route aux conditions, restrictions et interdictions imposées par une série de lois qui existent. Il y a une réglementation qui reste à faire, je suis d'accord. Mais ce que je veux vous dire, c'est que ce n'est pas le néant, il y a quelque chose de plus que lorsque vous avez commencé il y a quatre ans

Mme Lamoureux (Gisèle): Non, non. Non, non, il n'y a rien de plus. Il y a juste une énumération de lois qu'on peut modifier, ou auxquelles on peut donner un pouvoir réglementaire, ou auxquelles on peut ajouter des règlements. C'était là, ça, il y a un an et demi; ça n'a pas changé, il n'y a rien de nouveau.

M. Pelletier: Ce que je veux dire, c'est que par...

Mme Lamoureux (Gisèle): Pendant ce temps-là, on a des dégâts qui sont fait. Récemment, on m'avertissait qu'à Gallix, par exemple, on est en train de restaurer le littoral au coût de 1 500 000 \$ suite à des dégâts faits par des VTT.

- M. Pelletier: Ce que je veux dire, c'est que, par l'adoption de cette loi, on n'aura pas besoin d'en refaire une autre. Il s'agira tout simplement que tous les règlements qui protègent le territoire arrivent. Et ces règlements-là, maintenant qu'ils ont un encadrement, les différents ministères pourront avancer avec leur règlement. On n'aura pas besoin de refaire une loi: elle existe. Il s'agira d'y ajouter le règlement.
- Le Président (M. Laurin): Merci, madame, l'Union québécoise pour la conservation de la nature, pour la présentation de votre mémoire.

La commission a terminé l'audition des témoins. Est-ce que le ministre, à la fin de ces consultations, voudrait ajouter quelques remarques?

- M. Brassard: Non. Sauf que peut-être que les derniers propos de Mme Lamoureux m'indiquent peut-être que le règlement ne sera pas nécessaire ou ne sera pas utile. Alors, on va réfléchir là-dessus.
- Le Président (M. Laurin): M. le député de Pontiac.

- M. Middlemiss: M. le Président, j'espère que le ministre va réfléchir dans le sens de suivre ses premières pensées, d'arriver avec le règlement: je pense qu'on va tous en profiter. Merci, M. le Président.
- Le Président (M. Laurin): Merci. La commission, ayant terminé ses travaux, ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 23 h 30)