



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 7 mars 2006 — Vol. 38 N° 64

Consultations particulières sur le document
d'orientation sur les véhicules hors route (1)

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Michel Bissonnet**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 7 mars 2006 — Vol. 38 N° 64

Table des matières

Remarques préliminaires	1
Mme Julie Boulet	1
M. Serge Deslières	3
M. Guy Lelièvre	4
M. Janvier Grondin	5
Auditions	5
Union des municipalités du Québec (UMQ)	5
Conférence régionale des élus de Chaudière-Appalaches	13
Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ)	21
Conférence régionale des élus de l'Outaouais (CREO)	30
Conférence régionale des élus des Laurentides (CRE des Laurentides)	38
ATR associées du Québec inc. (ATRAQ)	47
Conférence régionale des élus de la Mauricie (CREM)	55
Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire le Petit Train du Nord (CPEPL Petit Train du Nord)	65
Conférence régionale des élus de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent (CRE de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent)	73
Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE)	79

Autres intervenants

M. Claude Pinard, président

M. Norbert Morin

M. Tony Tomassi

M. Jean Dubuc

- * M. Robert Coulombe, UMQ
- * M. Michel Adrien, idem
- * M. Normand Laliberté, Conférence régionale des élus de Chaudière-Appalaches
- * Mme Suzanne Turgeon, idem
- * Mme Josette Dufour, idem
- * M. Laurent Lampron, idem
- * M. Richard Moreau, idem
- * M. Raymond Lefebvre, FCMQ
- * M. Martin Routhier, idem
- * Mme Jocelyne Houle, CREO
- * M. Jean-Marc Purenne, idem
- * M. Charles Garnier, CRE des Laurentides
- * M. Jacques Allard, idem
- * Mme Deborah Bélanger, idem
- * M. Jocelyn Carrier, ATRAQ
- * M. Pierre Labrie, idem
- * M. Gérard Boivin, idem
- * Mme France Beaulieu, CREM
- * M. André Landry, idem
- * M. Jean-Marc Gauthier, idem
- * M. Normand Lacroix, CPEPL Petit Train du Nord
- * M. Normand St-Pierre, idem
- * Mme Lysanne Labossière, CRE de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent
- * M. Jean-François Girard, CQDE
- * M. Marc Turgeon, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 7 mars 2006 — Vol. 38 N° 64

**Consultations particulières sur le document
d'orientation sur les véhicules hors route (1)***(Neuf heures trente-neuf minutes)*

Le Président (M. Pinard): Alors, nous débutons les travaux de la Commission des transports et de l'environnement. À titre de président, je constate le quorum. Je déclare donc la séance ouverte et je demande immédiatement à toutes les personnes qui sont dans cette salle de bien vouloir fermer leurs téléphones cellulaires, s'il vous plaît.

Je rappelle le mandat de la commission qui est réunie afin de procéder à des auditions publiques dans le cadre de consultations particulières sur le document d'orientation sur les véhicules hors route, document présenté par la ministre déléguée aux Transports et députée de Lavolette.

Alors, M. le secrétaire, avons-nous des remplacements ce matin?

● (9 h 40) ●

Le Secrétaire: Oui, M. le Président: M. Thériault (Masson) est remplacé pour la durée du mandat par M. Lelièvre (Gaspé).

Le Président (M. Pinard): M. Thériault?

Le Secrétaire: Oui, M. Thériault.

Le Président (M. Pinard): M. Thériault. Bon. Alors, je vais vous donner l'horaire de notre ordre du jour pour aujourd'hui. Nous débutons par les remarques préliminaires, suivies du dépôt du mémoire de l'Union des municipalités du Québec, qui sera suivi de la Conférence régionale des élus de Chaudière-Appalaches; et nous terminons cet avant-midi avec la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec. Cet après-midi, dès 14 heures, la Conférence régionale des élus de l'Outaouais; suivie de la Conférence régionale des élus des Laurentides; de l'Association touristique régionale associée du Québec; de la Conférence régionale des élus de la Mauricie; à 17 heures, de la Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire le Petit Train du Nord; 17 h 45, Conférence régionale des élus de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent; 18 h 30, Centre québécois du droit de l'environnement. Et par la suite il y aura ajournement pour que nous puissions aller souper.

Remarques préliminaires

Alors, sans plus tarder, nous allons procéder avec les remarques préliminaires. Nous allons débiter par Mme la ministre déléguée aux Transports. Madame, je vous avise que vous avez un temps de parole de 15 minutes que vous pouvez utiliser en son entier ou en partie. Alors, Mme la ministre.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Alors, bonjour, tout le monde, M. le Président, membres de cette commission, distingués

invités, représentants des différents ministères, à l'équipe du ministère des Transports du Québec, mesdames et messieurs. Alors, je suis très heureuse que débutent aujourd'hui les travaux de cette commission parlementaire de l'Assemblée nationale.

La tenue de cette commission est un engagement que nous avons pris en décembre 2004, lorsque des élus ont demandé au gouvernement d'intervenir afin de trouver des moyens permettant d'assurer le juste équilibre entre la qualité de vie des riverains ainsi que des utilisateurs de véhicules hors route. Nous avons donc annoncé une série de mesures pour répondre aux besoins exprimés. D'abord, nous avons resserré les règles de circulation notamment en diminuant la vitesse près des résidences et en interdisant la circulation, la nuit, sur les sentiers situés dans des emprises ferroviaires désaffectées. Une loi a alors été adoptée suspendant temporairement, jusqu'en mai 2006, certaines actions en justice, le temps de trouver des solutions permanentes. Pour ce faire, nous avons annoncé que se tiendrait une consultation publique suivie d'une commission parlementaire.

Je rappellerai pour le bénéfice des membres de cette commission que les réseaux de sentiers se sont développés au fil des ans au rythme de l'augmentation du nombre d'adeptes, et ce, de façon plus ou moins structurée. Aujourd'hui, on compte 470 000 véhicules hors route immatriculés au Québec. Le nombre d'utilisateurs est estimé à environ 1 million. On dénombre au Québec 33 500 km de sentiers de motoneige et 17 000 km de sentiers de quad. Quelque 57 000 droits de passage sont négociés annuellement par les fédérations et leurs clubs avec des propriétaires privés. Les impacts économiques liés aux véhicules hors route au Québec sont de l'ordre de plus de 2 milliards de dollars annuellement et génèrent plus de 14 400 emplois. Ces retombées incluent 1,3 milliard de retombées touristiques ainsi que 800 millions de retombées pour l'industrie. Les enjeux sont donc majeurs, et l'intervention du gouvernement dans ce dossier s'est avérée nécessaire.

La consultation publique s'est tenue au printemps 2005. Elle visait à entendre tous les citoyens et groupes intéressés à donner leurs points de vue et à apporter leurs suggestions. Nous avons ainsi rencontré plus de 1 000 personnes, des citoyens, des élus, des représentants de groupes spécialisés, de fédérations et de communautés autochtones. Nous avons reçu près de 350 mémoires et commentaires qui proposaient des pistes de solution afin d'améliorer plusieurs aspects de l'utilisation des véhicules hors route. Nous remercions toutes ces personnes qui ont participé et qui ont pris le temps de nous soumettre leurs points de vue.

Nous avons rendu public, le 8 février dernier, le document d'orientation sur les véhicules hors route qui découle de cette consultation publique. Il présente les propositions qui nous apparaissent comme étant les plus susceptibles d'assurer un juste équilibre entre les différents intérêts et points de vue des citoyens qui sont touchés par ces activités. Ce document résulte également

d'une importante collaboration entre tous les ministères concernés, c'est-à-dire la Santé, l'Environnement, la Sécurité publique, les Affaires municipales et les Régions, l'Agriculture, les Ressources naturelles, l'Éducation, le Loisir et le Sport et enfin le Tourisme. Il s'inscrit dans les grandes priorités gouvernementales que sont le développement durable, le développement des régions et l'amélioration de la santé publique par la prévention. Ce document met de l'avant sept grandes orientations.

Premièrement, nous proposons la mise en place de tables de concertation régionales sous la responsabilité des conférences régionales des élus ou encore d'une instance régionale désignée par elles. Le mandat de ces tables sera de déterminer des réseaux interrégionaux de sentiers en tenant compte de certains critères, dont le développement résidentiel, la sécurité et la protection de l'environnement. Les tables de concertation regrouperont les intervenants régionaux intéressés par les véhicules hors route, soit des représentants de citoyens, des instances locales et régionales, les ATR, les groupes environnementaux représentatifs, le milieu agricole et le milieu des affaires, les fédérations et les clubs et enfin les principaux ministères et organismes concernés. Une ressource attirée pourra être engagée pour coordonner les travaux. La conférence régionale des élus ou l'instance régionale désignée pourra obtenir à cet effet une aide financière du ministère des Transports, et ce, pour une durée de trois ans. Un comité consultatif sera aussi mis en place afin d'assurer une concertation d'ensemble entre les différentes tables régionales.

Deuxièmement, nous proposons de soutenir financièrement la mise en place des réseaux interrégionaux. L'aide gouvernementale proviendra des programmes existants sous la responsabilité du ministère des Affaires municipales et des Régions. Elle sera d'une durée de trois ans, et le milieu sera invité à y contribuer. Les projets admissibles devront répondre à des critères précis, comme assurer le lien entre deux régions, faire partie du réseau interrégional, implanter des mesures d'atténuation ou encore déplacer un sentier afin de réduire les irritants auprès des résidents. Pour le volet entretien, il existe présentement un programme d'assistance financière pour les clubs de motoneige et de quad, administré par le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport. Le financement provient des montants prélevés par la SAAQ en sus des droits d'immatriculation des véhicules hors route. Plusieurs groupes ont suggéré que le principe de l'utilisateur-payeur soit retenu pour assumer une part des coûts associés à la pratique des véhicules hors route. Un ajustement de ces montants prélevés pourrait servir à cette fin.

Troisièmement, tel que demandé par la majorité des groupes lors de la consultation publique, nous voulons assurer la pérennité des sentiers interrégionaux en proposant une protection balisée contre certains recours basés sur des inconvénients de voisinage ou des préjudices liés au bruit et aux odeurs. Cette mesure proposée préviendrait la fermeture des sentiers, qui pourrait entraîner une circulation anarchique, hors sentiers, des véhicules hors route sur les chemins publics ou les terres privées, ce qui serait source d'accidents, de plaintes aux policiers et d'irritants accrus pour les citoyens. Cette mesure nous apparaît nécessaire pour assurer le lien interrégional du réseau et le maintien

des retombées économiques générées par les véhicules hors route dans les régions. Cependant, il faut noter qu'aucune protection, en cas de faute lourde ou intentionnelle, ne sera accordée. Nous proposons de plus un amendement législatif afin de protéger les propriétaires qui accordent gratuitement des droits de passage sur leurs terrains des recours possibles en cas d'accident en véhicule hors route. Bref, une saine gestion nous impose d'investir l'argent public sur des sentiers qui ne sont pas menacés de fermeture à chaque saison.

La quatrième orientation est le resserrement des règles applicables afin d'améliorer la sécurité et de réduire certains irritants, comme par exemple interdire la vente des équipements servant à modifier les véhicules, particulièrement les systèmes d'échappement, préciser l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement des véhicules hors route, dont les silencieux, afin d'en faciliter l'application, réaliser une étude socioacoustique qui sera coordonnée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs — à la suite de cette étude et de l'évaluation du parc de véhicules hors route, le gouvernement proposera une réglementation sur le bruit émis par les véhicules hors route les plus bruyants afin d'en restreindre la circulation sur les réseaux de sentiers — mettre en place un programme de formation des guides accompagnateurs pour la location des véhicules hors route afin d'assurer à nos touristes une expérience sécuritaire et de qualité. Nous suggérons notamment de développer un programme de reconnaissance des compétences professionnelles des guides de motoneige. Ce programme pourrait s'inspirer de celui qui existe pour les guides de tourisme d'aventure.

● (9 h 50) ●

Nous envisageons également de hausser l'âge minimal de 14 à 16 ans pour conduire un véhicule hors route, de rendre obligatoire une formation pour les jeunes de 16 et 17 ans, de rendre progressives les amendes liées à la vitesse, comme dans le Code de la sécurité routière, de préciser l'obligation de détenir un droit d'accès pour circuler dans les sentiers, pour améliorer son applicabilité. Plusieurs autres mesures sont également prévues dans le document d'orientation. Nous avons également entrepris des démarches avec le gouvernement fédéral afin qu'il puisse intervenir, le cas échéant, dans son champ de compétence, c'est-à-dire à l'égard de la puissance des moteurs des véhicules hors route, des émissions sonores et des normes pour les rejets d'hydrocarbures. Nous évaluons la possibilité d'intervenir également à ce sujet.

Cinquièmement, afin d'assurer une surveillance accrue des sentiers, le gouvernement propose de donner plus de pouvoirs à une patrouille spéciale d'agents de surveillance, notamment celui d'émettre directement certaines contraventions, par exemple pour les silencieux modifiés. De plus, la Sûreté du Québec et les policiers municipaux poursuivront le processus de formation de leurs agents en lien avec l'application de la Loi sur les véhicules hors route pour assurer la surveillance des sentiers de véhicules hors route. Ils contribueront également à collaborer avec les clubs de véhicules hors route pour certaines opérations policières et la formation des agents de surveillance.

La sixième orientation fait suite à un important besoin d'éducation et de sensibilisation des utilisateurs

de véhicules hors route qui a été mentionné lors de la consultation. Le comportement respectueux des conducteurs de ces véhicules peut en effet permettre d'atteindre une cohabitation harmonieuse avec les citoyens riverains. À cet égard, nous proposons qu'une campagne de sensibilisation soit menée par les manufacturiers, qui s'impliqueront financièrement. De plus, ces derniers seront invités à axer davantage leurs campagnes publicitaires sur les attraits touristiques que sur la vitesse et la performance.

Des encarts seront également inclus dans les renouvellements d'immatriculation pour inviter les utilisateurs à un plus grand respect des riverains et pour les informer sur les pouvoirs des agents de surveillance de sentiers et les règles de circulation. Aussi, grâce à la collaboration du ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, diverses activités de sensibilisation auprès des élèves de secondaire V seront mises sur pied dans le but de les informer tant sur la pratique sécuritaire des véhicules hors route que sur la nécessité d'avoir une conduite qui soit respectueuse des citoyens et de l'environnement. Et finalement, dans certaines régions, comme le Nord-du-Québec et la Côte-Nord, où les véhicules hors route sont un mode de transport quotidien, des comités de sécurité et de sensibilisation seront mis en place afin d'adapter les règles à leurs particularités inhérentes.

Prioritairement, toute l'approche proposée dans ce document vise la qualité de vie des citoyens, une gestion régionale des véhicules hors route et enfin la responsabilisation des utilisateurs de véhicules hors route. Je le répète, les propositions énoncées dans ce document nous apparaissent comme étant celles permettant le mieux d'atteindre l'objectif du juste équilibre recherché. Nous les soumettons donc à la discussion dans le cadre de cette commission parlementaire et nous sommes ouverts à tout commentaire, à toute proposition susceptible de venir bonifier les actions que nous envisageons.

Alors, merci. Merci, M. le Président, merci à tous qui êtes présents ce matin, et bonne commission.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, Mme la ministre déléguée aux Transports et également députée de Laviolette.

Nous cédonc maintenant la parole, pour les remarques préliminaires, au critique officiel de l'opposition en semblable matière, M. le député de Salaberry. Et vous avez un temps de parole de 12 minutes, M. le député. Vous serez suivi du député de Beauce-Nord, qui aura un temps de parole de trois minutes.

M. Serge Deslières

M. Deslières: Je comprends, M. le Président, que nous pouvons partager ce 12 minutes avec mon collègue de Gaspé qui veut dire quelques mots?

Le Président (M. Pinard): Définitivement.

M. Deslières: Alors, nous tenterons de nous insérer dans le 12 minutes que vous nous accordez, M. le Président.

M. le Président, d'abord quelques mots pour vous saluer, saluer Mme la ministre et tout son personnel,

saluer mes collègues des deux côtés de la Chambre et ainsi que tout le personnel de la commission, M. le secrétaire, salutations les plus profondes, et saluer tous les citoyens et citoyennes, les organismes qui ont accepté de venir se faire entendre et de nous apporter au cours des prochains jours toutes leurs réflexions concernant l'ensemble de la problématique, concernant toute la question de la pratique des véhicules hors route sur l'ensemble du territoire québécois et son harmonisation entre l'utilisation des véhicules hors route et des propriétaires riverains.

M. le Président, je prends quelques minutes pour faire un retour en arrière et rappeler quelles ont été les circonstances qui ont provoqué un peu cette prise de conscience concernant toute la question de l'utilisation et de la pratique des véhicules hors route. On se rappellera que, le 30 novembre 2004, la juge Hélène Langlois, de la Cour supérieure du Québec, rendait un jugement en faveur d'une coalition formée de résidents à proximité du parc linéaire du Petit Train du Nord, qui a intenté un recours collectif pour obtenir l'interdiction de circulation de la motoneige sur une portion du sentier, en plus de demander une indemnisation, hein? Tout ça est arrivé le 30 novembre 2004. Dans son jugement, la juge Langlois soutient finalement... Beaucoup d'éléments dans le jugement. Je ne peux, dans le temps qui m'est accordé, rentrer dans tous les détails du jugement Langlois, mais essentiellement, dans son jugement, la juge Langlois soutient finalement que la distance des 30 m prévue à la Loi sur les véhicules hors route est insuffisante et qu'elle doit être portée à 100 m, à l'exception de quelques exceptions.

De là, M. le Président, le gouvernement et la ministre déléguée aux Transports, dont relève cette responsabilité, ont déposé — je pense que c'est le 20 ou le 21 décembre 2004 — pratiquement en catastrophe, le projet de loi n° 90, Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route, qui vise à exclure certaines poursuites relatives à l'utilisation de véhicules hors route jusqu'au 1er mai 2006. À ce moment-là, M. le Président, en relisant les notes, la ministre et le gouvernement évoquaient l'urgence d'agir pour suspendre les droits de citoyens. À ce moment-là, l'opposition a offert sa collaboration, vu les circonstances, vu les conséquences pour l'industrie de la motoneige, pour le million d'adeptes du quad et des motoneiges, et les conséquences économiques et sociales. On parlait: Pour plusieurs régions, c'est essentiel en termes d'apport économique, éléments touristiques, et tout.

Alors, prenant acte d'une industrie qui a des retombées, un équivalent de 1,5 milliard de dollars, donc l'opposition a agi en collaborant et en responsabilisant... Mais on se rappellera, M. le Président, que dès lors l'opposition avait demandé au gouvernement, à la ministre — je devrais dire «aux ministres» parce qu'il y avait également la collègue de la ministre déléguée aux Transports, la ministre responsable du Développement économique et du Tourisme, qui l'accompagnait — nous avons demandé aux ministres de raccourcir, à toutes fins pratiques, le 18 mois — entre décembre 2004 et mai 2006, c'est à peu près 18 mois — de raccourcir ce délai de suspension des droits. On a refusé, le gouvernement a refusé. À ce moment-là, on nous promettait, toujours à titre de l'urgence: Écoutez, nous disait... La

ministre nous disait: Nous allons agir avec célérité. Dès janvier 2005, il va y avoir présentation d'un document de consultation, et nous allons avoir une commission parlementaire itinérante en mars 2005. Tout semblait indiquer que le gouvernement gérait rapidement, M. le Président.

Mais les faits ne corroborent pas le discours, encore une fois, dans ce dossier comme dans d'autres. Nous avons attendu cette commission parlementaire tout le printemps, tout le printemps 2005, jusqu'au moment où la ministre nous annonce que finalement elle tiendrait des consultations publiques en mai ou juin, une consultation gouvernementale. On ne parlait plus de commission parlementaire itinérante. Parce qu'il y a de grandes différences. Elle a choisi son camp, malgré les affirmations qu'elle avait écrites et dites lors d'un communiqué, en décembre 2004. Aucun signe, plus signe d'une commission parlementaire. C'était le choix du gouvernement, mais on prend acte que c'était contraire à ce qui avait été dit en décembre 2004. Par la suite, après cette consultation gouvernementale, la ministre nous promettait une commission parlementaire à l'automne 2005, puis en décembre, puis en janvier.

● (10 heures) ●

Heureusement et finalement, nous voilà donc tous réunis, aujourd'hui, dans une commission parlementaire afin d'écouter et d'entendre une trentaine de groupes, d'organismes et de citoyens et de citoyennes qui viendront, comme je l'ai dit en début de cette intervention, viendront nous éclairer dans toutes les facettes de la problématique qui concerne la pratique et l'usage du VHR.

Un deuxième élément, si vous me permettez, sur lequel je veux intervenir, M. le Président, concernant le fameux document d'orientation déposé le 8 février 2005. Si j'ai bien compris, si nous avons bien compris, est-ce qu'on est en train de nous dire, dans ce document, que ce qui était temporaire, prévu dans le projet de loi n° 90, c'est-à-dire la suspension des droits des citoyens, la suspension du droit de recours, du droit de poursuite qui est prévue d'une façon temporaire dans le projet n° 90, c'est-à-dire jusqu'en mai 2006, est-ce qu'on doit comprendre aujourd'hui, M. le Président, que le gouvernement nous amène comme sa solution de suspendre les droits des citoyens de façon permanente? Si c'est ça, M. le Président, tout de suite nous allons mettre la table, et il est clair et net que, comme formation politique et comme porte-parole, si c'est encore ça, on va avoir des explications tout au long des jours et des prochains jours. Mais, si ça devait être le cas, si le gouvernement a l'intention de suspendre les droits, droits fondamentaux, là, on parle de droits de poursuite reconnus et de recours collectifs et individuels, si c'est ça, on veut charcuter la Charte des droits et libertés, M. le Président, ce sera une fin de non-recevoir de notre part.

Je pense qu'il y a, avec toute l'expertise des organismes qui vont venir nous présenter leurs réflexions sur les différentes facettes, il y a lieu de trouver des solutions permanentes sans que les droits fondamentaux des citoyens et des citoyennes du Québec soient rayés de la carte de façon permanente. Nous sommes, M. le Président, dans une société de droit. La démocratie, ça existe pour tous et chacun, reconnue dans nos lois, reconnue dans notre Charte des droits et

libertés. Je ne peux pas croire qu'on nous arriverait avec une solution de la sorte sans y voir d'autre solution, en concertation avec le milieu, en concertation avec les acteurs, dans un cadre de développement durable. Je ne peux y croire, M. le Président. Je laisse bien sûr la chance à la ministre et au gouvernement de nous éclaircir sur cet aspect-là, qui est terrible.

Quant aux autres éléments, quant aux autres éléments contenus dans le document d'orientation, nous aurons l'occasion d'entendre, comme je viens de le dire, différents organismes, nous aurons l'occasion d'échanger. De prime abord, il y a là des éléments intéressants: la concertation régionale, la table de concertation, le comité consultatif, bien sûr. Et on se demande, de ce côté-ci de la Chambre: Pourquoi avoir attendu presque 15 mois plus tard pour mettre en place ces mécanismes qui auraient pu être mis en place rapidement, dès janvier 2005?

Alors, M. le Président, c'est avec beaucoup d'intérêt, beaucoup...

Une voix: ...

M. Deslières: Oui, j'ai dit 2006? 2005. Merci, Mme la ministre. C'est avec, M. le Président, beaucoup d'intérêt, beaucoup d'ouverture et beaucoup d'écoute que nous allons entendre, écouter et discuter avec les organismes et les citoyens qui viendront nous présenter leurs points de vue. Alors, M. le Président, je termine ici pour laisser l'occasion à mon collègue de dire quelques mots concernant les remarques préliminaires.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Gaspé, un temps de parole de deux minutes.

M. Guy Lelièvre

M. Lelièvre: Merci, M. le Président. Tout d'abord vous saluer, saluer Mme la ministre, mes collègues. On se souviendra que, le 30 novembre 2004, la juge Hélène Langlois, de la Cour supérieure du Québec, a rendu un jugement en faveur de la coalition des résidents à proximité du parc linéaire. On sait également que Mme la juge Langlois a fait référence à diverses recommandations de l'OMS, donc l'Organisation mondiale de la santé, concernant le consensus international, en 2000, sur les méfaits du bruit sur la santé.

Elle a appuyé son jugement également sur l'article 976 du Code civil du Québec. Ce jugement est appuyé sur également les articles 947 et 952, et je me permets de les lire, M. le Président: «La propriété est le droit d'user, de jouir et de disposer librement et complètement d'un bien, sous réserve des limites et des conditions d'exercice fixées par la loi.» D'autre part, «le propriétaire ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est par voie d'expropriation faite suivant la loi pour une cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité».

Dans son jugement, Mme Langlois soutient finalement que la distance de 30 m prévue à la Loi sur les véhicules hors route est insuffisante et qu'elle doit être portée à 100 m. Elle invalide, à toutes fins pratiques, l'article 12 de la Loi sur les véhicules hors route, adoptée par l'Assemblée nationale en 1996. L'article prévoit notamment que «la circulation des véhicules

hors route — VTT et motoneiges — à une distance inférieure à celle fixée par [le] règlement municipal ou, à défaut, à moins de 30 m d'une habitation [...] est interdite, sauf [...] sur un sentier établi dans une emprise ferroviaire désaffectée et indiqué à un schéma d'aménagement et de développements».

On se souviendra que le gouvernement a déposé en catastrophe le projet de loi n° 90 pour modifier la loi, M. le Président. Au cours de cette commission, je pense qu'il faut garder en perspective les usages, d'une part, et, d'autre part, les droits fondamentaux des citoyens et des citoyennes au Québec.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le député. En terminant, M. le député de Beauce-Nord.

M. Janvier Grondin

M. Grondin: Merci, M. le Président. Bonjour à vous tous, Mme la ministre. Je ne m'éterniserai pas sur les salutations, je n'ai pas beaucoup de temps, hein? O.K.

Alors, écoutez, le projet de loi, je pense que, pour moi, là, des véhicules hors route, on passe la moitié de l'année dans une saison hivernale, puis je pense qu'on a... c'est une richesse pour nous autres. Il faut s'en servir de manière respectable pour tous les citoyens. Moi, je pense que, depuis que ça existe, il y a toujours eu des bonnes ententes entre autant le monde municipal, le monde agricole et les clubs de motoneige. C'est arrivé, en 2004, qu'il y a eu une poursuite, mais je pense qu'il ne faudrait pas virer la terre en envers et puis s'arracher les cheveux sur la tête pour ça.

Je pense que, si, avec tous les intervenants qu'on va avoir, le temps de cette consultation-là, que... Moi, j'aime ça énormément, une consultation comme ça, parce que là on peut réellement savoir qu'est-ce que les gens en pensent. Parce qu'ici on peut se tirer les cheveux un peu, là, mais c'est le fun de savoir l'opinion des gens dans la salle, de savoir, sur le terrain, qu'est-ce qu'ils pensent de ça, et puis, je pense, c'est la meilleure manière d'avoir un bon projet de loi, qui va régler le problème pour tout le monde. Alors, je vais vous écouter attentivement. Merci.

Auditions

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. le député de Beauce-Nord. Alors, ceci termine les remarques préliminaires. Nous accueillons, comme premier groupe ce matin, l'Union des municipalités du Québec. Alors, j'inviterais son porte-parole à bien vouloir s'identifier pour les fins de l'enregistrement, également nous présenter les gens qui l'accompagnent. Monsieur.

Union des municipalités du Québec (UMQ)

M. Coulombe (Robert): M. le Président, M. Pinard, député de Saint-Maurice, Mme Boulet ainsi qu'une autre représentante de la belle région de l'Outaouais, Mme Charlotte L'Écuyer, députée de Pontiac, Mmes, MM. les députés, je me présente, Robert Coulombe, premier vice-président de l'Union des municipalités du Québec et maire de Maniwaki. Et permettez-moi aussi de vous présenter M. Michel Adrien, maire de Mont-Laurier,

membre de la Commission de l'aménagement et des transports de l'Union des municipalités du Québec, de même que Mme Diane Fortin, urbaniste et conseillère aux politiques à l'UMQ, qui m'accompagnent ce matin.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, j'aimerais vous rappeler que l'Union des municipalités du Québec représente, depuis 87 ans, les municipalités de toutes tailles dans toutes les régions du Québec. Il est le seul regroupement qui favorise l'entraide dans l'ensemble du milieu, d'abord en soutenant la prise en charge au niveau régional de son action par ses 17 caucus régionaux, mais aussi en permettant à ses membres de travailler sur la base de leurs affinités et d'avoir ainsi une voix sur toutes les instances politiques et dirigeantes de l'union. La structure de l'UMQ, par ses caucus d'affinité, est le reflet de la mosaïque municipale québécoise, avec ses communautés métropolitaines, ses grandes villes, des villes d'agglomération, ses municipalités de centralité, dont j'assume la présidence, ses municipalités locales et ses MRC. La mission de l'union consiste à contribuer au progrès et à la promotion des municipalités démocratiques, dynamiques, performantes, dédiées au mieux-être des citoyens.

● (10 h 10) ●

L'Union des municipalités remercie les membres de la Commission des transports et de l'environnement de lui permettre de présenter son point de vue dans le cadre de ces consultations particulières sur les véhicules hors route. Nous saluons le gouvernement d'avoir respecté son engagement de donner suite rapidement à la consultation publique qui s'est déroulée l'été dernier sur l'ensemble du territoire québécois. L'union y a d'ailleurs présenté un mémoire dans lequel elle identifiait des pistes de solution permanentes aux problématiques liées à l'utilisation des véhicules hors route, basées sur une vision d'avenir pour la pratique de cette activité, dans une perspective de développement durable.

Aujourd'hui, nous sommes venus vous dire que nous accueillons favorablement la majorité des pistes de solution présentées dans le document d'orientation à l'étude. Elles permettront d'atteindre une meilleure cohabitation entre les utilisateurs des véhicules hors route et les propriétaires riverains. Plusieurs de ces solutions rejoignent l'esprit des recommandations que nous avons proposées et répondent à nombre de demandes du milieu municipal, notamment en ce qui a trait à la concertation régionale favorisant l'approche globale en matière de planification des sentiers, à leur pérennité et à la sensibilisation des différents acteurs.

L'union considère que la mise en place d'un comité consultatif à l'échelle du Québec est une excellente proposition, puisqu'il permettra d'assurer une concertation d'ensemble entre les différentes tables régionales sur la question des sentiers. Bien que l'union aurait souhaité que le tracé de ceux-ci soit assujéti à des études d'impact, les mesures de concertation et la prise en considération de certains critères dans la planification des réseaux proposés permettront d'éviter que leur emplacement et aménagement soient uniquement une opportunité d'affaires entre les associations, les adeptes et les propriétaires des lieux. Ces critères permettront de prendre en compte les sensibilités des milieux, la sécurité et la protection de l'environnement.

L'union accueille favorablement la proposition de remplacer l'obligation pour les municipalités de faire

approuver les règlements municipaux sur les véhicules hors route notamment par un devoir d'information. Néanmoins, une de nos principales préoccupations réside dans la gestion des conflits d'usage en milieu urbain. Il est essentiel que les municipalités aient le pouvoir et les outils nécessaires pour gérer correctement la circulation dans les sentiers urbains. La réalité vécue par les municipalités sur le terrain semble à cet égard méconnue des autorités gouvernementales.

De plus, notre demande de modifier le cadre légal et réglementaire actuel n'a pas été abordée. Nous espérons que les discussions se poursuivront au sein des comités interministériels pour le simplifier et le rendre plus sévère au chapitre des distances séparatrices, en vertu du principe de précaution, et conforme aux objectifs sectoriels du gouvernement.

Enfin, l'union s'interroge sur certains éléments, dont le financement des réseaux interrégionaux, les inconvénients de voisinage et l'exonération de responsabilité, la circulation dans les sentiers urbains et la surveillance des sentiers. Nos commentaires portent essentiellement sur ces éléments. Ils se veulent constructifs et reflètent les préoccupations du milieu municipal à l'égard des enjeux qu'ils soulèvent.

Le document d'orientation ne répond pas à toutes les demandes de l'UMQ, mais il propose des solutions qui permettront à plusieurs municipalités de faire face à leur obligation de concilier le droit à la tranquillité de leurs résidents avec la qualité de l'environnement et les impératifs d'ordre économique qui découlent principalement de l'industrie des véhicules hors route dans leur région. À ce titre, les orientations proposées sont un pas dans la bonne direction, et leur mise en oeuvre devra se faire dans les meilleurs délais.

Néanmoins, nous sommes d'avis que ce dossier ne recevra pas facilement l'assentiment des différents intervenants concernés. En conséquence, nous estimons que le soutien des ministères et organismes impliqués est essentiel, et ce, pour quelques années. Il reste plusieurs étapes à franchir, et l'Union des municipalités offre sa collaboration au gouvernement pour y parvenir.

J'aborderai maintenant la question du financement des réseaux interrégionaux. Le document d'orientation précise que le financement actuel pour l'aménagement des sentiers est inadéquat, ce qui entrave le développement d'un réseau sécuritaire et bien intégré dans son milieu. Il propose une aide financière de trois ans, dont le montant reste à déterminer, pour la mise en place des réseaux interrégionaux. Il ne s'agit pas d'argent neuf du gouvernement mais de sommes provenant de programmes déjà existants, gérés par le ministère des Affaires municipales et des régions. Selon la proposition, l'apport gouvernemental représentera une partie des coûts, dont le pourcentage sera déterminé selon les critères des programmes d'où proviennent les fonds. Le milieu sera invité à financer la différence, qui pourra être complétée par d'autres programmes gouvernementaux applicables.

L'UMQ est préoccupée par le rôle que le gouvernement entend faire jouer aux municipalités à cet égard. Nous tenons à souligner que les municipalités disposent déjà de moyens extrêmement limités pour soutenir et stimuler le développement de leurs communautés, et c'est encore plus flagrant en région, là où l'on retrouve la majorité des sentiers. Rappelons que 76 %

des revenus municipaux proviennent de l'impôt foncier. Cependant, les besoins en services municipaux ne cessent d'évoluer. De responsabilités traditionnellement centrées sur des services à la propriété, celles-ci se sont graduellement élargies aux services à la personne. Dans ce contexte, les municipalités ne peuvent dégager de marge de manoeuvre suffisante pour faire face à leurs obligations avec l'impôt foncier pour principale source de revenus. En conséquence, l'union craint que plusieurs municipalités soient dans l'impossibilité d'apporter leur contribution financière au déploiement des réseaux interrégionaux et préconise leur développement à coût nul pour les municipalités.

Enfin, pour faciliter la mise en place des tables de concertation régionales, la CRE pourra obtenir une aide financière de trois ans du ministère des Transports du Québec pour l'embauche d'une ressource. L'UMQ est d'avis que le montant de cette aide devrait être d'un minimum de 40 000 \$ par année.

Il est étonnant de constater que le document d'orientation ne soit pas accompagné d'une enveloppe budgétaire découlant d'une étude rigoureuse sur les coûts de développement et d'aménagement des réseaux interrégionaux des sentiers qui seront déployés d'ici 2009 à travers le Québec, y incluant des scénarios d'ajustement de montants prélevés en sus par la SAAQ sur l'immatriculation de ces véhicules comme contribution au financement de ce projet auquel l'UMQ donne son aval. Il est impératif que le développement de ces réseaux s'accompagne d'un investissement gouvernemental substantiel de manière à permettre aux mesures proposées d'être viables et crédibles pour les acteurs qui s'impliquent dans leur réalisation.

Parlons maintenant des inconvénients de voisinage et de l'exonération de responsabilité. Dans un contexte où la pratique des véhicules hors route sera davantage encadrée, le document précise qu'une proposition d'amendement législatif sera faite afin de protéger les réseaux interrégionaux reconnus contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés au bruit et aux odeurs. Il énumère une série de critères auxquels les sentiers devront répondre pour bénéficier de cette protection.

L'UMQ salue l'initiative du gouvernement d'avoir approfondi la réflexion sur cette question. Nous nous préoccupons toutefois de la disposition d'exonération de responsabilité prescrite par le projet de loi n° 90, Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route, qui vient à échéance le 1er mai 2006. Rappelons que l'initiative du gouvernement de modifier cette loi a suspendu temporairement l'exercice d'actions en justice qui seraient fondées sur des inconvénients de voisinage ou sur un préjudice lié au bruit, aux odeurs ou à d'autres contaminants qui découlent de l'utilisation des véhicules hors route. Qu'advient-il de cette disposition à son échéance? Le document d'orientation est muet à cet égard. Il y a donc lieu d'anticiper certaines poursuites relatives à l'utilisation d'un véhicule hors route après le 1er mai 2006.

Bien qu'elle reconnaisse que la proximité de certains sentiers balisés perturbe encore aujourd'hui la qualité de vie des citoyens, l'UMQ soutient que les intérêts de tous et chacun, dont celui des municipalités et MRC qui bénéficient économiquement de cette

industrie, doivent être considérés. Pour l'union, un sursis additionnel serait justifié dans le contexte de la mise en place des réseaux interrégionaux de sentiers, ce qui permettrait aux municipalités et MRC concernées d'éviter des recours collectifs qui risqueraient de les placer dans une situation financière difficile. En conséquence, l'UMQ demande de modifier à nouveau la Loi sur les véhicules hors route pour prolonger jusqu'au 1er mai 2009 la disposition d'exonération visant à exclure certaines poursuites relatives à l'utilisation d'un véhicule hors route.

Autre sujet d'inquiétude pour l'UMQ, la circulation dans les sentiers urbains. Le document indique que des guides seront produits pour soutenir les municipalités dans l'utilisation de leurs pouvoirs réglementaires. Il s'agit d'un soutien technique que l'UMQ accueille favorablement. Mais cela ne nous apparaît toutefois pas suffisant pour résoudre certaines problématiques en milieu urbanisé. Dans son mémoire de juin 2005, l'UMQ faisait valoir qu'il est essentiel que les municipalités aient les pouvoirs et les outils nécessaires pour gérer correctement la circulation des véhicules hors route, particulièrement dans les sentiers urbains.

À cet égard, le document d'orientation ne propose pas de mesure concrète. Il suggère toutefois un amendement législatif pour remplacer l'approbation des règlements municipaux par un devoir d'information de la part des municipalités. Les règlements municipaux devront inclure un rapport de sécurité de même qu'un plan de signalisation. L'UMQ accueille favorablement cette mesure mais aurait souhaité que les municipalités obtiennent des compétences claires, qui leur donnent plein pouvoir sur la circulation des véhicules hors route sur leur territoire.

● (10 h 20) ●

Aussi, nous réitérons notre demande d'instaurer des mesures concrètes pour obliger le ministère des Transports à convenir de certaines modalités avec la municipalité lorsque la circulation des véhicules hors route se fait en milieu urbain, sur une route appartenant audit ministère. Il y a là une zone plus ou moins bien définie, en matière de partage de responsabilités entre le MTQ et les municipalités, et ces dernières craignent d'être tenues responsables si un accident survient sur leur territoire.

Je termine notre présentation en abordant la surveillance des sentiers. Le document propose des mesures relatives à la surveillance des sentiers qui répondent en partie aux demandes de l'UMQ de mettre en place plus de moyens pour augmenter la surveillance des sentiers et mieux outiller les policiers ou les agents de surveillance pour le contrôle des contraventions et les réglementations.

Plusieurs questions restent sans réponse. C'est pourquoi l'UMQ recommande que le gouvernement prévoit des mesures d'encadrement à la fonction d'agent de surveillance de sentiers. Ceux-ci ne relèvent d'aucune autorité publique ni même d'aucune corporation professionnelle. Actuellement, les 3 000 agents de surveillance sont des bénévoles et ont un niveau de formation variable.

Que le gouvernement s'assure que la durée de la formation des agents de surveillance soit adéquate pour leur permettre d'assumer leurs fonctions. Cette demande s'applique également à la patrouille spéciale d'agents de surveillance de sentiers, qui auront notamment de

nouveaux pouvoirs pour émettre des contraventions. L'entente à moyen terme conclue entre la Sûreté du Québec et les fédérations de véhicules hors route pour former les agents de surveillance comprendrait quelques journées de formation à l'École nationale de police, mais la durée n'est pas précisée dans le document.

Que le gouvernement précise par quel tribunal seront traités les constats d'infraction: Cour du Québec, cours municipales.

Que le gouvernement approfondisse la réflexion sur l'applicabilité des pouvoirs de remisage et de saisie de véhicules accordés aux agents de surveillance. En ce moment, les agents de la paix sont incapables de saisir les motocyclettes possédant des silencieux non conformes, malgré un article du Code de la sécurité routière les autorisant à le faire.

M. le Président, Mme la ministre, mesdames, messieurs, voilà l'essentiel des propos que nous voulions partager avec vous aujourd'hui. Nous vous remercions de votre attention. Nous sommes maintenant disposés à répondre à vos questions.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. Coulombe. Alors, sans plus tarder, du côté ministériel, un temps de parole de 15 minutes.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, M. Coulombe, M. Adrien et Mme Fortin. Je tiens à dire que j'ai lu votre document avec beaucoup d'intérêt. C'est très pertinent. On n'a pas la prétention, M. Coulombe, de dire que notre document, il est parfait. On l'a apporté avec toutes les pistes de solution qui nous ont été proposées lors des consultations publiques. Après ça, on est allés dans chacun des ministères puis on a regardé ce qui était faisable, ce qui était réaliste et qu'est-ce qu'on pouvait mettre en application. Et on a essayé de ramasser toutes ces pistes de solution là puis de faire un encadrement plus rigoureux, qui va améliorer.

Bon, évidemment, il y a peut-être certains éléments qu'on pourrait bonifier, mais j'aimerais revenir sur certains points que... J'aurais besoin de certaines précisions de la part de l'UMQ. Entre autres, vous parlez souvent, là, de gérer correctement la circulation dans les sentiers urbains, puis le pouvoir des municipalités par rapport à la circulation sur les sentiers urbains. Êtes-vous capables de m'expliquer c'est... Parce que les municipalités ont déjà beaucoup de pouvoirs, là, quant à la limitation de vitesse, aux distances séparatrices par rapport aux résidences, aux heures de circulation. C'est quoi que vous aimeriez avoir de plus comme pouvoirs par rapport aux sentiers urbains, M. Coulombe?

M. Coulombe (Robert): Bien, Mme la ministre, si vous le permettez, j'aimerais demander à M. Adrien, qui est hautement concerné par ce dossier-là, de vouloir répondre à la question.

Mme Boulet: Oui, O.K.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Adrien.

M. Adrien (Michel): Alors, merci, M. Coulombe. Mme la ministre, si vous le permettez, on a déjà eu à discuter de cette problématique-là lors de la présentation

du mémoire de ma ville, mais, cette fois-ci, je porte le chapeau de l'UMQ, donc je parlerai dans un contexte plus général. Alors, vous savez qu'effectivement ces pouvoirs qui existent au niveau de la loi sont des pouvoirs qui sont quand même relativement minces. Il faut d'abord aller souvent en approbation ministérielle, aux pouvoirs édictés des règlements municipaux. Et surtout vous conviendrez que dans certains cas, au niveau de la voirie publique, il peut y avoir des cas de figure où le ministère est concerné, particulièrement le ministère du Transport du Québec. Et souvent c'est là que le bât blesse, parce qu'il est difficile de convenir avec le MTQ de processus qui permettent de gérer la circulation en milieu urbain, parce que le ministère ne donne pas d'autorisation sur ce qui concerne ses propriétés. Généralement, c'est surtout là que ça accroche, sur les routes à numéro du Québec qui passent en territoire municipal. Il est généralement très difficile d'arriver à des ententes formelles avec le ministère.

Mme Boulet: Alors, sur les routes municipales, on a bien indiqué dans le document que dorénavant vous n'auriez plus besoin de l'autorisation du MTQ...

M. Adrien (Michel): C'est un...

Mme Boulet: ...mais le problème persiste sur les routes qui relèvent du réseau supérieur, les routes numérotées?

M. Adrien (Michel): Tout à fait, tout à fait.

Mme Boulet: O.K.

M. Adrien (Michel): Et on considère effectivement que c'est une bonification substantielle par rapport à l'état de fait qui existe maintenant, le fait qu'on ait simplement un devoir d'information par rapport au ministère et non une obligation de faire valider, d'avoir la sanction ministérielle pour pouvoir mettre en application ces règlements.

Mme Boulet: Est-ce que vous ne pensez pas, M. Adrien, que le comité, la table régionale ne va pas permettre cette ouverture-là? Parce qu'il y aura des représentants de tous les ministères et il y aura les municipalités et les MRC, tous les gens qui sont interpellés, qui vont mettre sur la table les problématiques, là. Si on a un problème avec une route puis un problème qu'il y a un ministère qui semble avoir des réticences, est-ce que vous pensez que la table... L'objectif qu'on s'était fixé, c'était que cette table-là permette aux gens de se parler et d'être plutôt en amont, là, plutôt qu'être en réaction à un problème, d'être plutôt en prévention, puis d'être là, là, pour le voir venir, le problème, puis essayer de le régler avant qu'il prenne des proportions démesurées.

M. Adrien (Michel): Effectivement, Mme la ministre, et M. Coulombe le disait tantôt, on considère que la table de concertation régionale est une avancée significative dans la solution des problèmes qui concernent une région, parce qu'il sera possible de pouvoir établir des balises globales qui permettront une circulation correcte dans les différents milieux. Parce que

vous comprenez que, même s'il y a, je dirais, des possibilités de réglementer dans une municipalité, il y a donc toutes les considérations associées à la circulation dans les municipalités voisines. Il ne faudrait pas que la position d'une municipalité puisse engendrer ce que j'appellerais des effets collatéraux difficiles à gérer pour une autre municipalité à côté. Alors, dans ce sens-là, la table de concertation m'apparaît comme un excellent véhicule pour permettre à l'ensemble des acteurs concernés, incluant les différents ministères, de trouver des accommodements qui soient des accommodements acceptables pour l'ensemble des parties concernées.

Mme Boulet: O.K. Vous parlez également, à la page 2, là, d'un cadre légal et réglementaire pour «le rendre plus sévère au chapitre des distances séparatrices en vertu du principe de précaution et conforme aux objectifs sectoriels du gouvernement». Êtes-vous capable de m'expliquer... Parce que les municipalités ont ce pouvoir-là d'établir des distances séparatrices. Si, dans une municipalité, la table régionale convient que, chez eux, c'est 100 m ou 200 m puis qu'il n'y aura pas de sentiers qui vont passer en deçà de cette distance-là, regardez, nous, ça va être décidé regionalement, puis ils ont pleinement l'autorité de faire ce choix-là, M. Adrien.

M. Adrien (Michel): Bien, je pense qu'effectivement, s'il y a des endroits où il estime que les besoins de quiétude des... et la manière de gérer les conflits d'usage, c'est d'augmenter les distances séparatrices et que c'est une orientation qui émane de la table de concertation et qui fait consensus, bien il nous apparaît tout à fait justifié que ça puisse devenir évidemment une prescription formelle par rapport à telle partie de sentier.

Mme Boulet: O.K. Il n'y a pas de problème, nous, on endosse ça parfaitement.

Vous parlez également, à la page 4, bon, le financement. On va revenir sur le financement, parce qu'évidemment on peut toujours dire que ce n'est pas assez. Vous pensez, M. Adrien, là, ou M. Coulombe, que c'est difficile de demander une contribution au milieu, aux régions, aux gens des affaires? Il y a des retombées économiques importantes. Le programme dans lequel on ciblait l'aide gouvernementale, c'est un programme qui est au ministère des Affaires municipales. On ne connaît pas exactement les paramètres, là, quelle proportion devra être payée par les municipalités ou par les intervenants régionaux. C'est un petit peu... Je vais vous donner l'exemple de la Route verte. La Route verte a été conçue... Il y a un corridor de 5 000 km qui fait le tour du Québec, et, à chaque fois que le programme... Le programme est fait en sorte... À chaque fois qu'on sort une contribution, le ministère donne 25 % du coût total du projet, et les MRC comblent.

Là, je vous dis, c'est 25-75 dans le cas de la Route verte. Ce n'est pas du tout le cas, là, pour ce qui nous regarde aujourd'hui, mais c'est le principe que je veux amener, là, à vous entendre, c'est le principe qu'il y ait une contribution du milieu. Alors, vous pensez, là, que, pour les municipalités, ça peut être difficile? Et sans oublier qu'il y a actuellement le volet II, qui a contribué largement au fil des ans à aider à entretenir, et à déplacer, et à réparer des infrastructures sur les

sentiers de véhicules hors route. Le volet II pourrait être partenaire également dans cette formule ou dans ce montage financier là. Mais vous pensez que c'est difficile de demander aux municipalités d'y ajouter une contribution, M. Coulombe? Bien, je ne sais pas qui, là, mais allez-y.

Le Président (M. Pinard): M. Coulombe.

• (10 h 30) •

M. Coulombe (Robert): Mme la ministre, effectivement, dans le contexte financier des municipalités actuellement, je pense que ça a été clairement, textuellement dit tout à l'heure, à l'effet que les municipalités, au niveau des apports financiers des contribuables, on est extrêmement limités dans nos actions actuellement.

L'élément, je pense, qui est important à amener, c'est aussi, même si on a une table régionale de concertation, le niveau d'implication financière des municipalités. Dans un cadre régional, c'est souvent difficile à obtenir, un certain consensus, parce que certaines municipalités vont avancer à l'effet que les retombées économiques sont plus importantes dans une municipalité que dans l'autre. Là, à ce moment-là, on va dire: Bien, cette municipalité-là ayant des impacts financiers ou un apport plus important devra investir plus. Mais c'est vraiment un contexte global et régional, puis, à ce moment-là, c'est là qu'on dit qu'il devrait peut-être... comme vous dites, là, la question des volets II qui serait peut-être un élément intéressant. Et aussi je pense qu'il est dynamisant, parce qu'on pourrait collectivement prendre une décision par rapport à des argents qui sont disponibles.

Mais ce qu'on dit aussi dans notre document, on ne demande pas nécessairement toujours de l'argent neuf. Ça existe dans certains programmes, mais la table de concertation pourrait, à ce moment-là, faire en sorte d'apporter ce support-là pour s'assurer d'avoir un réseau de qualité.

Mme Boulet: O.K. M. Coulombe, j'aimerais vous entendre sur la protection balisée, là. Vous semblez avoir certaines inquiétudes par rapport à l'échéance de 2009... alors, M. le Président...

Le Président (M. Pinard): Allez-y.

Mme Boulet: Alors, ce qu'on voulait dire, c'est que finalement il n'y a pas de vide entre aujourd'hui puis 2009, il n'y a pas de vide. Ce qu'on ferait... Parce qu'on sait que les tables régionales auraient jusqu'en 2009 pour définir leurs sentiers interrégionaux, mais, à partir de septembre, à partir de la prochaine saison, il y aurait un sentier interrégional d'identifié à travers le Québec, qui serait protégé par une protection balisée, là. Alors, le sentier, une espèce de squelette de base qu'on avait parlé, là, un squelette de base qui permettrait de relier à tout le moins toutes les régions du Québec, qui serait défini à l'aide des fédérations ou des clubs de motoneige dès septembre 2006, et cette protection-là serait applicable, là, dès septembre 2006. On se donne trois ans pour redéfinir ces sentiers-là et les modifier. Parce que dans certaines régions il y a des sentiers qui peuvent être identifiés au départ comme étant dans le squelette, mais,

si dans une région il y a une portion de sentier, là, qui est problématique, qu'on doit déplacer, qu'on doit y apporter des mesures d'atténuation, bien c'est ce délai-là, les trois années, qu'on se donne pour le redéfinir et s'assurer que l'ensemble des tronçons répondent aux besoins de la population riveraine, là. Alors, c'était dans ce sens-là, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): M. Coulombe.

M. Coulombe (Robert): Mme la ministre, on ose espérer, on ose espérer que ce délai de trois ans là fasse en sorte de pouvoir le mettre en place. Mais vous avez vous-même par votre question apporté les éléments où on pourrait avoir certaines problématiques, parce qu'il y aura peut-être des sentiers à redéfinir, à redessiner, puis à ce niveau-là les gens vont vouloir sûrement s'investir, et s'affirmer, et faire en sorte d'assurer une quiétude, qu'on parlait dans notre document. Ça fait qu'on ose espérer que cette période de trois ans là... Malgré qu'on a de l'inquiétude, puis il va sûrement y avoir des tollés de protestations sur l'identification des corridors.

Mme Boulet: O.K. M. le Président, alors l'identification se ferait actuellement par un sentier de base, un sentier trans-Québec, qu'on appelle, qui serait à peu près 10 000 km, autant pour les quads que les motoneiges, comparativement à 50 000 km qui existent actuellement au Québec. Et, ce réseau-là, ce serait le réseau de base sur lequel on partirait pour commencer nos travaux. Et, à l'aide des tables régionales, des intervenants dans chacune des régions, ces sentiers-là pourraient être modifiés, dépendamment des propositions qui nous seront apportées par les régions, et quelles sont, dans ces sentiers-là, les portions problématiques, conflictuelles, où on doit apporter des modifications. Et c'est dans ce cadre-là que les argents qui viendraient du programme du MAM pourraient soutenir et mettre en place à court terme, là, à l'intérieur des trois années, des modifications qui vont permettre une cohabitation plus harmonieuse avec les riverains. C'était dans ce sens-là, M. Coulombe... alors, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): M. Adrien.

M. Adrien (Michel): Oui. Mme la ministre, est-ce que je comprends que l'exonération dont vous faites état viserait particulièrement le secteur en tout cas concerné par la loi n° 9 et qui vise un segment de route... la loi n° 90, pardon, et qui vise un segment sur l'emprise ferroviaire du Petit Train du Nord et qu'éventuellement il n'y aura pas de vide juridique après le 1er mai 2006?

Le Président (M. Pinard): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, M. Adrien, la loi n° 90, il y avait une immunité sur l'ensemble des sentiers au Québec. Ce qu'on dit, nous, maintenant, c'est une protection balisée, sur des sentiers qui vont être rationalisés, qui vont être concentrés, qui vont devenir des sentiers interrégionaux. Donc, ce ne sera pas sur l'ensemble des 50 000 km de sentiers mais sur un réseau de base qui va nous permettre de relier les régions les unes entre les autres. Et, ce réseau-là, il pourrait être défini

en partant à l'aide des fédérations, mais éventuellement, à l'intérieur des trois ans, les régions vont nous préciser est-ce que ce sentier-là qui a été défini à la base est celui qui correspond aux besoins d'une région et comment il doit être modulé. Parce que, dans un tronçon, il peut y avoir des secteurs problématiques, et, à ce moment-là, le programme du MAM permettrait de corriger l'ensemble de ces problèmes-là sur un tronçon donné, et ça se ferait à l'intérieur du trois ans; ça peut être fait dès la...

Si une région est prête à nous dire: Nous autres, on a défini notre sentier, on sait où il y a des problèmes, on sait les pistes de solution qu'on doit y apporter, bien, nous, rapidement, à l'intérieur d'une même année, on est prêts à corriger ces problèmes-là, nous, on n'a pas de problème. Mais on sait que dans certaines régions les problématiques sont plus importantes. Déplacer un sentier, il faut quand même le planifier, c'est plus compliqué, alors il y a des endroits où on se donne le maximum, là, de trois années pour mettre en place, définir ce réseau-là. Alors, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Une dernière minute pour la réplique, M. le président?

M. Coulombe (Robert): Oui. Mme la ministre, on aimerait aussi savoir... De fait, il y a comme un vide juridique, là, après le 1er mai. Vous parlez du mois de septembre. Il se passe quoi entre le 1er mai et le mois de septembre, là? Est-ce qu'on reste ouvert à des poursuites ou des...

Le Président (M. Pinard): ...

Mme Boulet: Alors, bien, M. le Président, je peux répondre. Bien, écoutez, quand je dis «le 1er septembre», c'est qu'on souhaite... Il y aura un dépôt d'un projet de loi. Comme je vous dis, on ne sait pas comment... Est-ce qu'il sera adopté d'ici la fin de la session parlementaire? Et, si oui, il n'y a pas de vide du tout, là. La protection, elle se terminait en mai. On souhaite qu'avec l'accord, l'appui de l'opposition on soit capables d'adopter un projet de loi qui va permettre d'assurer la pérennité des sentiers dans nos régions. Parce que c'est facile de dire qu'il y a des problématiques avec cette protection balisée là, mais, si on a d'autres pistes de solution qui peuvent être mises sur la table, on est ouverts à toutes les suggestions, M. Coulombe. On a écouté beaucoup de gens, et c'est la piste qu'on a vu qui était la plus raisonnable, qui permettait d'assurer la pérennité des sentiers. En concert avec les gens des régions, avec la table régionale, on veut s'assurer de prévenir les zones conflictuelles, on veut s'assurer de déplacer les sentiers qui sont problématiques, et on pense que c'était la meilleure de toutes les pistes de solution qui nous ont été proposées et suggérées. Et vous êtes les représentants souvent des municipalités et des... peut-être pas des MRC, mais vos gens sont membres des... et vous le savez tout comme moi, que les MRC, si elles n'ont pas cette protection-là, plusieurs d'entre elles songent à ne pas réouvrir les sentiers, et c'est là qu'est le problème.

Le Président (M. Pinard): Merci. Merci, Mme la ministre. Alors, M. le critique officiel de l'opposition, M. le député de Salaberry.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Madame, messieurs de l'UMQ, bienvenue. J'ai lu, moi également, votre mémoire qui a été déposé, avec beaucoup d'attention au cours des derniers jours. Juste une question générale, M. le président, si vous me permettez. D'entrée de jeu, vous vous dites favorables à l'ensemble du contenu et des pistes qui sont élaborées, hein, dans le document d'orientation. Par contre, lorsqu'on en fait une lecture attentive, on voit que vous avez beaucoup de remarques, en disant — je donne quelques exemples: Ce document-là est incomplet. Nous aurions aimé qu'il soit accompagné d'études rigoureuses «sur les coûts de développement et d'aménagement des réseaux interrégionaux». À l'élément *Les inconvénients de voisinage et d'exonération de responsabilité*, on dit: «Le document d'orientation est muet sur ce qu'entend faire le gouvernement à cet égard.» Dans d'autres éléments, vous dites qu'il n'y a pas de réponse claire. Je pense à *La circulation dans les sentiers urbains*: les pouvoirs ne sont pas précisés, manquent de précision, etc. *Surveillance des sentiers*, à la page 11, vous dites: «Plusieurs questions demeurent toutefois sans réponse.» Un peu plus bas: «Le document est muet sur cette question.» Bon, etc.

Comment je dois concilier le fait que toutes ces remarques... de dire: Il n'y a pas de réponse, ce n'est pas clair, c'est muet, tout ça, et que vous vous dites satisfaits d'entrée de jeu? Bien, c'est votre position, là, mais je veux éclaircir cette question-là, cette façon de présenter là. Alors...

Le Président (M. Pinard): M. le président.

• (10 h 40) •

M. Coulombe (Robert): De fait, lorsque vous dites qu'on est satisfaits, c'est vous qui le dites, là. C'est qu'on dit que tout simplement la base et le cœur de l'orientation qui est prise, c'est une bonne orientation, mais c'est sûr qu'il faut, à l'intérieur de ça, la bonifier, puis c'est ce qu'on a apporté comme élément positif pour faire en sorte que ça puisse répondre aux attentes des municipalités.

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

M. Deslières: M. le président, je veux revenir à la page 2 de votre document, M. Coulombe, où vous nous dites, commentaire: «Bien que l'UMQ aurait souhaité que le tracé des sentiers soit assujéti à des études d'impact...» D'entrée de jeu, votre position était d'avoir des études d'impact. Ce n'est pas clair dans votre document. Pourquoi vous lâchez cette demande?

M. Coulombe (Robert): Bien, c'est-à-dire que, dans le mémoire du mois de juin, je pense qu'on avait été assez clairs là-dessus, à l'effet qu'on aurait souhaité l'orientation d'étude d'impact pour l'implantation des réseaux. On vous le répète tout simplement à titre informatif ce matin, qu'une étude d'impact aurait été souhaitée et souhaitable. Mais par contre ce n'est pas un élément, comme vous dites, qu'on s'accroche carrément là-dessus. Mais à la base ça aurait été une étude d'impact qu'il aurait été intéressant de voir à l'intérieur de l'orientation.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Même situation au niveau de — j'ai lu votre mémoire que vous avez déposé au mois de juin — votre étude rigoureuse sur les coûts de développement. Parce que c'est important, là, on est au coeur de... Ça coûte 2 millions, ou 5 millions, ou 12 millions, ou 20 millions? Combien ça prend de temps? On n'a pas ça, là, pour gérer nos travaux. Est-ce que ça, vous récidivez dans votre demande et vous dites au gouvernement et à la ministre: Déposez le plus rapidement possible cette étude rigoureuse pour savoir de quoi on parle?

M. Coulombe (Robert): Oui, effectivement, c'est ce qu'on a dit. On a échangé tout à l'heure avec Mme la ministre à cet effet-là. Par contre, il y a un cadre financier qui existe actuellement, puis on dit: Est-ce qu'on peut faire en sorte de pouvoir développer, développer un tel réseau, mais avec ce même cadre financier là, avec d'autres règles? Parce qu'encore là, comme je vous disais tout à l'heure, au niveau des volets II, il y a des sommes très importantes, puis la plupart des sentiers se situent dans les régions où les volets II sont vraiment disponibles.

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

M. Deslières: Oui. Une dernière question, M. le Président, avant de permettre à mon collègue d'y aller de ses questions. Concernant l'aspect *Les inconvénients de voisinage et d'exonération de responsabilité*, vous demandez au gouvernement de modifier la loi actuelle, la loi n° 90, afin de prolonger jusqu'en mai 2009, donc de trois ans. M. Coulombe, on est au coeur de la problématique, je l'ai dit dans mes remarques préliminaires. On parle du droit, on est dans une société de droit, et vous demandez une prolongation de suspension des droits des citoyens et des citoyennes en termes de recours et en termes de justice, en termes de poursuites, de recours... aux citoyens et aux citoyens. Vous demandez que ça, on prolonge. Ce qui était entendu entre le gouvernement et l'opposition, c'était pour une période de 18 mois, et même, nous, on a trouvé qu'à ce moment-là c'était trop, parce qu'on parle d'un des aspects fondamentaux de notre société, de la démocratie, là, on parle de suspension de droits.

Le Président (M. Pinard): M. le maire.

M. Coulombe (Robert): Je comprends votre intervention. Par contre, il faut aussi prendre en considération d'un droit collectif. Puis j'aimerais, M. Adrien, si vous pouvez renchéir sur le sujet...

M. Adrien (Michel): Alors, M. le député, il faut...

Le Président (M. Pinard): M. le maire.

M. Adrien (Michel): Merci. Il faut vivre dans les régions comme la nôtre ou comme dans différentes régions du Québec pour mesurer l'impact très significatif d'une industrie comme celle de la motoneige sur nos régions. Vous savez que de nombreux villégiateurs, de nombreux touristes se déplacent à partir de l'Europe,

à partir de l'Ontario, à partir de États-Unis pour venir dans nos régions. Donc, il s'agit d'une activité économique cruciale pour nos régions, et il faut donc comprendre que le fait de couper ce que j'appellerais des voies majeures qui permettent aux gens de transiter pour aller vers nos régions, ça a des impacts considérables sur la vie de certaines personnes. Alors, on croit qu'il y a là une certaine conciliation à faire entre les droits individuels et les droits collectifs et que, dans ce cadre-là, dans une perspective de trois ans pour permettre de régler l'ensemble de la problématique de la circulation de la motoneige, à travers les scénarios qui sont déjà esquissés, que c'est raisonnable que le gouvernement puisse étendre cette protection-là.

Parce que, comme quelqu'un l'a déjà dit tantôt, c'est clair que, si cette protection et l'exonération n'existent plus, la plupart des MRC vont arrêter la permission, vont suspendre le droit de circuler sur certains axes vitaux, en particulier les emprises ferroviaires. Alors, pour nous, là, c'est une élément qui est tout à fait essentiel pour la survie de l'industrie de la motoneige en région, que ces voies de circulation là puissent être accessibles.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le maire. M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Oui. Merci, M. le Président. Il y a un volet qui me préoccupe, de par ma formation d'avocat, c'est toute la question des patrouilles spéciales, les agents de surveillance avec des nouveaux pouvoirs que vous demandez. Il y a 3 000 bénévoles qui sont assermentés pour assurer la surveillance des sentiers. Il y a des pouvoirs de remisage et de saisie des véhicules. On demande au gouvernement de prévoir des mesures d'encadrement. La formation qui est prévue, c'est de quelques jours à l'École nationale de police. Quel tribunal traitera les constats d'infraction? Hors Québec, les gens qui viennent des autres provinces canadiennes, comment on va traiter ces plaintes-là? Parce qu'à partir du moment où ils reçoivent un constat d'infraction et quittent la région ou quittent le Québec comment le gouvernement va s'y prendre pour faire en sorte que les constats d'infractions seront traités de façon équitable à l'égard des citoyens du Québec et ceux qui viennent des autres pays?

J'aimerais... J'ai lu votre document, qui est très pertinent à cet égard. Vous posez des questions, vous demandez des pouvoirs. Moi, il y a d'autres questions qui me viennent. S'il y a des problèmes disciplinaires, par exemple. Parce que c'est... on forme presque un corps de police, là, 3 000 personnes bénévoles. On sait que parfois il y a des gens qui... il peut arriver de la violence sur les sentiers. Comment on traite toutes ces plaintes-là? Comment on encadre tout ça? Parce que, moi, je constate, là, que, dans le document, la Sûreté du Québec est quasi absente des sentiers, parce que vous n'en parlez pas. Donc, ce sont uniquement des bénévoles qui vont s'occuper de ça. Et qu'est-ce qui arrive en cas de... au niveau de la responsabilité civile de ces agents de surveillance, de ces patrouilles spéciales, qui pourraient être poursuivis, s'il arrive un accident sur les sentiers, il y a des altercations? J'aimerais ça vous entendre là-dessus parce que je pense que c'est fondamental.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le maire de Maniwaki... ou Mont-Laurier.

M. Coulombe (Robert): Oui. Je vais demander à Mme Simard d'élaborer un peu avec vous là-dessus...

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le maire de Mont-Laurier.

M. Adrien (Michel): Alors, si vous permettez, écoutez, je pense que la question du député est tout à fait pertinente. D'ailleurs, nous la posons, nous, à la lumière de ce qu'on sait et de ce qui se passe effectivement dans le réseau. Il nous apparaît que ces pouvoirs qui seraient accordés à des agents de surveillance, ce n'est pas suffisamment balisé. On n'a pas, comme on le dit, un corps professionnel qui va encadrer ça. Il y a tout un environnement à préciser par rapport à cette orientation du gouvernement. D'ailleurs, nous, nous nous positionnons justement là-dessus en demandant au gouvernement comment ça va se faire effectivement dans le milieu et aussi, ne serait-ce qu'au niveau de la formation qui est prévue pour ces agents, comment tout ça va pouvoir effectivement s'insérer dans le processus de contrôle. On a beaucoup plus de questions que de réponses, et je pense qu'il appartient effectivement au gouvernement de préciser dans son document final comment tout ça va devoir être opérationnalisé.

Le Président (M. Pinard): Alors, rapidement, M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Rapidement. Mais, au niveau des travaux qui se font au niveau des comités interministériels, avez-vous été associés à ces travaux-là pour justement prévoir des structures, le financement, l'identification des agents de surveillance, et ces pouvoirs-là, et s'il y a des accrocs, par exemple au niveau... s'il y a des accrocs au niveau disciplinaire? Parce qu'on ne parle pas de déontologie, on parle de discipline, de dire que... des arrestations abusives, du remisage abusif. Comment on traite tout ça, là?

Le Président (M. Pinard): M. le maire de Maniwaki.

● (10 h 50) ●

M. Coulombe (Robert): Oui. De fait, le questionnement que vous avez, M. le député, c'est effectivement le questionnement qu'on a inclus dans notre allocution, à cet effet-là. Tout le questionnement que vous nous demandez, c'est ce questionnement-là que nous avons. Ça fait qu'on ne pourra pas y répondre, parce qu'on en fait un questionnement.

Le Président (M. Pinard): D'accord. M. le député de... M. le maire de Mont-Laurier.

M. Adrien (Michel): À titre complémentaire, c'est sûr qu'au niveau des comités conjoints où l'UMQ participe aux travaux je ne crois pas que ces questions-là aient été traitées de manière aussi pointue. Peut-être qu'à l'avenir ça va être fait, mais pour le moment il n'en a pas encore été question.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci beaucoup, M. le Président. Alors, moi, je vous écoute, puis vous êtes de Mont-Laurier, mais, moi, je suis de la Beauce. Et puis on a les sentiers de motoneige, ça passe par chez nous, ça ne passe pas loin de chez nous. Puis j'ai été maire de la municipalité puis, moi, je pense que la grosse question que tout le monde se pose puis que toutes les municipalités, les agriculteurs, tout le monde qui permettent le passage des motoneiges sur leurs terrains, si vous voulez, c'est la responsabilité. Ils disent: Je vais te permettre, mais, s'il arrive un accident, si je suis poursuivi... Si la personne est poursuivie, c'est fini. L'année d'après, la permission, il n'y en a plus. Parce que les gens, autant les municipalités, on a...

Moi, dans mon comté, il y a beaucoup de chemins de boisés qu'on pourrait utiliser, qu'on pourrait permettre la circulation des véhicules hors route, que les skidoos et tout... C'est des chemins municipaux qui ont des connections entre les municipalités... Puis ils sont là, les chemins, on pourrait les utiliser. Mais la municipalité ne veut pas être poursuivie en cas d'accident, en cas de... Moi, je pense qu'on a un petit bout de chemin à faire, là, au niveau, il me semble, de responsabiliser l'utilisateur pour essayer d'enlever la responsabilité à la municipalité. Parce que c'est un des gros problèmes en tout cas qu'on vit en région, puis on...

Moi, le temps que j'étais maire, j'ai demandé à la Sûreté du Québec de permettre des assouplissements à la loi pour que les véhicules hors route circulent dans ces chemins-là, puis la Sûreté du Québec ne voulait pas. Elle dit: On va tolérer, mais on aimerait mieux que vous ne donniez pas la permission de circuler. Alors, moi, je pense qu'on a beaucoup d'outils en place, puis peut-être qu'en responsabilisant plus les utilisateurs que la municipalité ou les agriculteurs on résoudrait une grosse partie du problème.

Puis en même temps je vais continuer ma question parce que je sais que je vais en poser juste une...

Le Président (M. Pinard): M. le député, je tiens à vous dire que votre préambule et votre question actuellement...

M. Grondin: Elle est longue?

Le Président (M. Pinard): ...vous avez déjà deux minutes d'écoulées. Alors, il va rester 30 secondes pour la réponse.

M. Grondin: Circulation urbaine, bien, moi, on le voit, là. C'est sûr que la circulation urbaine, c'est un petit problème, mais il reste que souvent c'est les citoyens des villages ou des villes qui veulent que la motoneige se rende chez eux, à leur hôtel, à leur poste d'essence, à leur restaurant. Alors...

Le Président (M. Pinard): Alors, merci infiniment, MM. les deux maires de Maniwaki et de Mont-Laurier, ainsi qu'à votre recherchiste, Mme Fortin. Je pense que, lorsque nous allons entendre le prochain groupe, la question du député de Beauce-Nord va être

pas mal plus courte pour permettre aux intervenants d'y répondre. Alors, merci infiniment. Ça a été très apprécié.

Alors, j'inviterais immédiatement le prochain groupe, la Conférence régionale des élus de Chaudière-Appalaches, de bien vouloir s'approcher.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! S'il vous plaît! Alors, si vous avez eu l'occasion de regarder l'horaire de la journée, vous vous êtes aperçus que nous n'avons même pas 30 secondes entre deux groupes et que, malgré le fait que normalement nos séances doivent se terminer, en vertu du règlement, à 18 heures, toute la semaine nous allons poursuivre jusqu'à 17 heures, 17 h 30. Alors, il est entendu que, si nous prenons 10 minutes à chaque fois entre la fin d'un groupe et le début de l'audition de l'autre groupe, à ce moment-là, au lieu de terminer à 17 h 30, ce soir, nous allons finir à 20 heures, 20 h 30. Donc, s'il vous plaît, je vous demanderais quelque peu de discipline sur ce fait.

Alors, je suis heureux de vous présenter maintenant la Conférence régionale des élus de Chaudière-Appalaches. Je demanderais à son porte-parole de bien vouloir s'identifier et également nous présenter les gens qui l'accompagnent. Vous avez un temps de 15 minutes pour présenter votre mémoire. Par la suite, il y aura échange avec les deux groupes, l'opposition et le côté ministériel, pendant 15 minutes chacun. Alors, monsieur.

Conférence régionale des élus de Chaudière-Appalaches

M. Laliberté (Normand): Merci, M. Pinard. Alors, Mme Boulet, MM., Mmes députés, particulièrement les députés de Chaudière-Appalaches — alors je vais faire un petit peu de narcissisme — alors bonjour de façon particulière. Alors, il m'est agréable, à titre de maire de la ville de Thetford et aussi président de la Conférence régionale des élus de Chaudière-Appalaches, de vous présenter la position de l'organisme que je représente dans le cadre du document d'orientation sur les véhicules hors route.

Dans un premier temps, vous me permettrez de vous présenter les personnes qui m'accompagnent: à ma gauche, Mme Suzanne Turgeon, qui est présidente de Tourisme Chaudière-Appalaches; son directeur général, M. Richard Moreau, à mon extrême droite; M. Laurent Lampron, qui est directeur général de la Conférence régionale des élus de Chaudière-Appalaches; et ici, à ma droite, Mme Josette Dufour, qui est analyste financière au niveau de Chaudière-Appalaches.

À la Table Québec-Régions des 9 et 10 février, Mme Boulet, vous avez souhaité que les conférences régionales des élus assument un certain leadership afin de pouvoir déterminer un sentier permanent ou semi-permanent pour les motoneiges et aussi un sentier permanent au niveau de tout ce qui s'appelle le quad, et ça, à la longueur de l'année. Alors, vous me permettez, madame, à titre de président de la CRECA, de vous dire la fierté et la satisfaction que nous avons de pouvoir être de cette mise, et de vous dire, et de saluer le dynamisme

et la volonté du gouvernement du Québec de prendre position vis-à-vis de cette problématique qui dure et perdure depuis fort longtemps, concernant la mise en place d'un sentier interrégional permanent ou semi-permanent, au niveau de la motoneige, et permanent au niveau du quad. On est aussi heureux d'être parmi les 10 conférences régionales des élus qui avons à présenter un mémoire dans le cadre effectivement des auditions sur les véhicules hors route.

● (11 heures) ●

Mais, avant d'aborder cette proposition, je voudrais vous faire un bref historique de la région Chaudière-Appalaches. La région Chaudière-Appalaches compte au-delà... tout près de 400 000 personnes, réparties en 136 municipalités, regroupées en neuf municipalités de comté, qu'on appelle MRC, et dans un pôle urbain, soit Lévis. C'est aussi 152 000 km² de superficie. La région Chaudière-Appalaches, c'est aussi une région qui est bornée au nord-est par la région du Bas-Saint-Laurent, au nord-ouest par le fleuve Saint-Laurent et la région de la Capitale-Nationale, et au sud-ouest par les régions du Centre-du-Québec et de l'Estrie, et au sud-est par la frontière internationale avec les États-Unis d'Amérique. C'est aussi une région dont le portrait du milieu forestier révèle que les trois quarts de la région sont couverts de forêts et qu'à peine 10 % de la superficie est du domaine public.

De façon générale, l'utilisation récréative des véhicules hors route fait de plus en plus d'adeptes au Québec, et la région Chaudière-Appalaches suit cette tendance et se démarque particulièrement eu égard à l'augmentation de l'activité touristique liée au quad. Ainsi, nos préoccupations relatives à l'utilisation des véhicules hors route sont réelles et concernent différents groupes dont les intérêts sont proches.

La Conférence régionale des élus de Chaudière-Appalaches est très consciente que la pratique de loisirs motorisés tels que la motoneige et le quad contribue à l'économie de la région. La motoneige, de façon historique, a donné lieu à la majorité des lieux d'hébergement. Sans la motoneige, ces lieux d'hébergement n'existeraient pas. De plus, au niveau de Chaudière-Appalaches, on jouit de perspectives climatiques particulières, étant une des régions qui évidemment voient l'amoncellement de neige en quantité importante pour la pratique des sports de motoneige et de quad et qui permet effectivement l'allongement de la période pour la pratique de ces sports.

La CRE a pour mission le développement régional de Chaudière-Appalaches, et à cette fin elle se veut un forum régional rassemblant différents partenaires, et poursuit des objectifs de concertation et de représentation politique pour le développement régional, et ce, en étroite collaboration avec les élus de la région. Rappelons la situation particulière qui prévaut en Chaudière-Appalaches, où la conférence régionale des élus, pour des fins de concertation, s'est entourée de 12 différents groupes-conseils. Ces derniers réunissent les principaux intervenants régionaux autour d'un même thème, soit — je vous les nomme: agriculture et agro-alimentaire, le milieu forestier, le développement durable, la famille, la santé, l'éducation, la culture, loisir, sport et tourisme, le développement social et communautaire, l'économie et le développement des

entreprises, innovation et science ainsi que le partenariat et la régionalisation.

En plus de son rôle de concertation, la Conférence régionale des élus de Chaudière-Appalaches vise à promouvoir les intérêts de la région, soutenir les acteurs économiques, politiques et socioculturels, de développer un sentiment d'appartenance au niveau de Chaudière-Appalaches, et susciter une solidarité dans notre région, et finalement d'évaluer, proposer et mener des projets à incidence régionale. La planification stratégique régionale est donc la pierre angulaire de la Conférence régionale des élus de Chaudière-Appalaches. C'est grâce à cet outil de développement, lequel a été accepté par les différents partenaires régionaux, que la conférence régionale des élus souhaite favoriser la concertation des divers acteurs du milieu.

L'activité reliée à la pratique récréotouristique de la motoneige et du quad dans Chaudière-Appalaches est directement en lien avec la priorité et l'objectif de l'axe 6 de notre planification stratégique qui est de faire de Chaudière-Appalaches une région attrayante et visitée, et plus spécifiquement en ce qui a trait aux priorités suivantes: de développer et de consolider une offre touristique quatre saisons afin de mieux répondre aux besoins de la clientèle et de se positionner comme destination touristique au Québec.

L'importance de l'activité de la motoneige et du quad pour la région amène la conférence régionale des élus à s'y intéresser. En effet, l'intérêt envers le présent dossier est manifeste et nécessite des actions pour assurer un développement régional harmonieux de ces activités en accord avec le milieu. Il apparaît donc essentiel que la région puisse définir et préciser l'encadrement souhaité pour permettre la pratique de la motoneige et du quad sur tout le territoire de Chaudière-Appalaches. Ce cadre doit obligatoirement correspondre aux réalités de la région de Chaudière-Appalaches.

À l'occasion de la consultation sur les véhicules hors route du 22 juin 2005, la ministre déléguée aux Transports, Mme Julie Boulet, invitait les citoyens et citoyennes de la région Chaudière-Appalaches à donner leurs avis ou leurs commentaires. Au-delà de 17 mémoires ont été présentés. L'utilisation des véhicules hors route fait donc partie des moeurs de la région. De nombreux clubs formés de bénévoles ont contribué à un important développement de sentiers et d'infrastructures permettant la pratique de cette activité au cours des 40-50 dernières années.

Mme Turgeon (Suzanne): Alors, les sentiers sont répartis sur le territoire, si vous me permettez, comme une toile d'araignée tissée entre les 136 municipalités, soit les neuf MRC et la ville de Lévis, en plus de se connecter aux régions voisines pour former un réseau trans-Québec ou encore rejoindre les États-Unis. Les sentiers se dirigent à la fois du nord au sud et d'ouest en est avec plusieurs ramifications, lesquelles permettent, là, une multitude de circuits en boucle ou en marguerite, ce qui est particulier, au Québec, pour une même région. Évidemment, la chaîne de montagnes des Appalaches, avec ses sommets arrondis, permet aux utilisateurs de véhicules hors route de les gravir, offrant ainsi des points de vue absolument magnifiques. L'interconnexion entre les régions voisines, dont le Bas-Saint-Laurent, le

Centre-du-Québec, l'Estrie, la Capitale-Nationale, le Maine, le New Hampshire, fait que Chaudière-Appalaches est un véritable carrefour pour les véhicules hors route du Québec. Plus spécifiquement, l'aéroport de Québec et ses vols directs entre Paris et les États-Unis permettent à la région d'accueillir des milliers d'adeptes hors Québec.

Par rapport aux autres régions du Québec, le nombre de clubs dans Chaudière-Appalaches est très grand, donc ce qui démontre bien l'importance des véhicules hors route dans la région. Et, pour assurer le développement et l'entretien de leurs sentiers, les clubs misent principalement sur l'adhésion de ces membres comme moyen financier. Or, ceci amène la problématique suivante, c'est-à-dire que les territoires les moins peuplés de la région sont donc moins bien nantis, considérant un plus petit bassin de population. Ce sont ces mêmes secteurs qui possèdent les plus beaux sites à visiter par les touristes. Il serait donc souhaitable que ces clubs puissent unir davantage leurs forces pour contribuer à une meilleure répartition des ressources humaines et financières, d'où la nécessité d'une plus grande concertation.

Les données suivantes vont bien illustrer l'importance de la motoneige et du quad pour la région de Chaudière-Appalaches et vont permettre également de saisir l'organisation actuelle du territoire. Donc, pour la motoneige, dans la région, c'est 2 800 km de sentiers, c'est 39 clubs de motoneigistes, donc plus de 8 000 membres, c'est 20 relais de clubs, 25 concessionnaires. Et, pour le quad, c'est 2 400 km de sentiers, 25 clubs de quadistes, plus de 5 700 membres, 10 relais de clubs et 40 concessionnaires.

Au niveau des retombées économiques, bien, selon Tourisme Chaudière-Appalaches, les retombées économiques associées aux activités touristiques et de loisir des véhicules hors route sont estimées à près de 45 millions de dollars annuellement, en plus des autres revenus générés, qui sont au niveau des ventes des concessionnaires, l'entretien des véhicules, qui se chiffrent à environ 25 millions de dollars. Donc, c'est plus de 70 millions de dollars de retombées annuelles pour la région.

Selon une étude menée par Tourisme Québec, dans l'étude *Mesure de l'impact économique de la pratique récréotouristique de la motoneige et du quad au Québec*, en février 2006, dans l'annexe 2, on estime à 60 millions de dollars les dépenses touristiques de la motoneige et du quad dans la région de Chaudière-Appalaches, pour la saison 2004-2005. Ceci place donc la région au cinquième rang sur les 21 régions touristiques. Alors, c'est bien. Indépendamment de la source ou des enquêtes consultées, il ne fait aucun doute que les impacts économiques pour la région de Chaudière-Appalaches, en ce qui concerne la pratique de la motoneige ou du quad, sont très significatifs, tel que pour les hébergements, la restauration, les commerces et les services.

• (11 h 10) •

La région se caractérise par la prédominance évidemment de la petite propriété privée, plus de 24 000 propriétaires, qui couvre plus de 85 % du territoire. Ceci représente 13,7 % de l'ensemble des propriétés du Québec, ce qui place notre région au premier rang à ce

chapitre. Le territoire public représente 10,5 % de la superficie régionale, soit 0,1 % de l'ensemble du territoire public québécois. Donc, les différents régimes de propriété ont de manière évidente une influence sur les décisions qui sont prises quant à la gestion de la forêt et à l'utilisation de ses ressources.

La région compte plus de municipalités que la plupart des régions du Québec, 136 donc. Ceci apparaît plus sécuritaire pour les utilisateurs, puisqu'ils retrouvent tout au long du parcours de nombreux services, que ce soient concessionnaires, hôtels et restauration. Voilà.

M. Laliberté (Normand): La conférence régionale des élus tient à remercier son partenaire Tourisme Chaudière-Appalaches de sa précieuse collaboration dans la préparation de notre avis. Et par ailleurs, au niveau de ce dossier, la conférence régionale des élus a choisi délibérément de ne traiter que des sujets et recommandations contenus au chapitre 1, sur *La démarche*, et au chapitre 2, *La concertation régionale*, puisqu'à un moment donné on est croyants que les autres parties doivent être traitées au niveau du comité de concertation.

Mme Dufour (Josette): Alors, au niveau du positionnement de la Conférence régionale des élus de la Chaudière-Appalaches, je vous inviterais à prendre la page 10. Alors, la Conférence régionale des élus de la Chaudière-Appalaches appuie l'orientation du gouvernement à l'effet de miser sur la concertation régionale pour relever le défi lié à la détermination d'un réseau interrégional de sentiers pour la motoneige et le quad.

La Conférence régionale des élus de la Chaudière-Appalaches estime raisonnable le délai du 1er mai 2009 pour déterminer les réseaux interrégionaux.

Selon l'expérience de la conférence régionale des élus en matière de concertation régionale, le budget prévu pour assurer la mise en place des tables de concertation et la réalisation de ses mandats devrait être à la hauteur de l'importance du mandat. Le montant annoncé à la Table Québec-Régions du 9 février 2006 devrait être révisé à la hausse, soit un minimum de 40 000 \$, pour couvrir les frais de main-d'oeuvre, frais de déplacement et frais de consultation.

La Conférence régionale des élus de Chaudière-Appalaches recommande que soit prévu un budget permettant de prolonger le mandat de la table de concertation régionale et d'en assurer le soutien au-delà des trois ans prévus. La conférence appuie la mise en place d'un comité consultatif à l'échelle du Québec. La conférence régionale des élus recommande que le comité consultatif provincial reçoive non pas un mandat d'arbitrage lors des conflits possibles, mais un mandat de conciliation dont la procédure de règlement s'appuierait davantage sur la recherche de consensus.

La Conférence régionale des élus de la Chaudière-Appalaches demande que les conférences régionales des élus soient représentées au sein du comité consultatif, considérant leur rôle et leur implication dans la mise en place des tables de concertation qui permettront de doter le Québec de réseaux interrégionaux de sentiers pour les véhicules hors route, en accord avec les intérêts des utilisateurs et des citoyens. La Conférence régionale des élus de Chaudière-Appalaches recommande que les volets suivants, en fait tous les volets, III, IV et jusqu'à la fin,

soient traités et discutés au sein des tables de concertation régionales mises en place sous la supervision des conférences régionales des élus, puisque ces derniers thèmes doivent, de par leur nature, faire l'objet de concertation.

Le Président (M. Pinard): Merci, Mme Dufour...

M. Laliberté (Normand): M. le Président...

Le Président (M. Pinard): Je regrette, M. le président, vous aurez sûrement l'occasion de vous exprimer de nouveau, puisque déjà Mme la ministre va débiter son intervention.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, les gens de la belle région de Chaudière-Appalaches. Alors, vous avez une région magnifique. Je ne suis pas étonnée de voir qu'il y a autant de visiteurs chez vous, autant en motoneige, là, qu'en véhicule tout-terrain, là, parce qu'il y a vraiment un territoire extraordinaire à découvrir.

Alors, moi, je vais tout de suite aller avec... Quand vous recommandez que le comité consultatif reçoive non pas un mandat d'arbitrage, mais un mandat de conciliation, je trouve que c'est un très bon point que vous amenez, là. Moi, j'ai une belle ouverture par rapport à ça et j'aimerais, si vous êtes capables... M. le Président, si on peut avoir... Comment vous voyez ça? Comment vous voyez ça, M. Laliberté?

M. Laliberté (Normand): Oui. Madame, je vais demander à M. Lampron de pouvoir encore davantage préciser cet élément-là.

M. Lampron (Laurent): Comme vous le savez, Mme la ministre, normalement, dans une procédure de concertation, il y a une évolution dans le processus de concertation, et, pour nous, la conciliation et la médiation, c'est le premier étage, si vous voulez. L'arbitrage, c'est le troisième étage, et le procès, c'est le quatrième. Alors, pour nous, commençons par des processus de conciliation et de médiation avant d'aller au troisième étage.

Le Président (M. Pinard): ...le contraire.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Mme la ministre.

Mme Boulet: M. le Président, si je peux me permettre, moi, je pense que vous nous apportez une belle ouverture, là, puis je pense que c'est un point qu'on va considérer. Je pense que c'est vraiment important puis en tout cas je pense que ça travaillerait d'une façon beaucoup plus harmonieuse et beaucoup plus agréable, si... Puis je pense qu'on n'avait pas vu ça dans le sens de s'imposer, non plus. Peut-être qu'on n'a pas employé les bons mots, mais la volonté était, là, que finalement le comité consultatif, il faut qu'il fasse le lien entre chacune des tables, dans chacune des régions, parce qu'on ne peut pas se ramasser avec des règlements dans une région, puis on passe dans une autre région... Le touriste qui vient d'Europe, là, puis qui vient des États-Unis, il faut qu'il y ait un lien puis une certaine homogénéité entre les règlements qui vont être mis en

place par les différentes régions. C'était plutôt dans ce sens-là, faire en sorte d'avoir, là, un consensus puis une homogénéité entre les décisions qui seront prises par les tables. Alors, je pense que le processus de conciliation correspond davantage à ce qu'on recherchait comme mécanisme que de l'arbitrage, et c'est un très bon point.

M. Laliberté (Normand): ...puisqu'évidemment la constitution même de la CRE est de cet ordre-là, dans le cadre du consensus, de la conciliation.

Mme Boulet: Tout à fait. M. le Président, j'aurais une autre question, puis après je vais laisser la parole à mon collègue, qui vient de votre région. Vous avez dit que chez vous il y avait 10 % de territoires publics. Donc, il y a 90 % ou presque de territoires privés, ce qui veut dire que vos clubs doivent avoir beaucoup, beaucoup de droits de passage à négocier année après année. Et est-ce que vous avez eu connaissance que ça devenait de plus en plus problématique au fil des ans?

M. Laliberté (Normand): ...demander à Mme Turgeon ou à M. Moreau de préciser davantage ces éléments-là.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Moreau.

M. Moreau (Richard): À mon tour? Alors effectivement c'est quelque chose qui est de plus en plus lourd. Il y a des milliers de droits de passage, et de façon récurrente les gens ont à renégocier ça. Et c'est sûr que les travaux... et que les citoyens regardent un peu, là, ce qui se passe. C'est qu'il y a un sentiment du «pas dans ma cour» qui se répand un peu au Québec, qui rend les choses de plus en plus complexes. On a un bon appui, je dois dire, du ministère du Transport aussi qui voit à trouver des solutions là où il peut y en avoir, parce que des fois il ne s'agit que d'un seul propriétaire pour mettre en péril la Trans-Québec.

Mme Boulet: C'est la raison pour laquelle on parle d'une protection balisée, parce qu'en contrepartie, M. le Président, il y a un risque de fermeture de ces sentiers-là, et on va couper le lien finalement qu'on a entre chacune des régions.

J'aimerais vous entendre sur le 20 000 \$ par personne — après, je vais te laisser la question, Norbert — sur le 20 000 \$. Vous parlez que vous aimeriez mieux 40 000 \$. Alors, M. le Président, ce que j'aimerais savoir, c'est que le 20 000 \$... En fait, bon, deux questions: Est-ce que vous pensez que ce 20 000 \$ pourrait être complété ou bonifié par d'autres intervenants qui pourraient donner une masse salariale qui bonifierait ce 20 000 \$ là, ou est-ce que vous pensez que le 20 000 \$... Nous autres, on se disait que finalement ce n'est peut-être pas nécessaire d'avoir quelqu'un à temps plein à l'année là-dessus. Est-ce qu'on pourrait parler d'une embauche de sept mois par année ou encore quelqu'un qui est à mi-temps, trois jours semaine, pendant toute l'année? Est-ce que vous pensez que ce ne serait pas suffisant?

M. Laliberté (Normand): Mme Boulet, effectivement, je veux dire, on pourrait répondre assez rapidement sur ce dossier-là, mais on va quand même

essayer de circonscrire davantage ce dossier. Et j'en parlais avec mon collègue, avec lequel je vais demander de pouvoir préciser certaines choses — je reviendrai par la suite — M. Lampron, qui va préciser effectivement les choses, puis à la fin je reviendrai.

M. Lampron (Laurent): Alors effectivement, Mme la ministre, lors de la Table Québec-Régions du mois de février, vous nous avez mentionné cette somme. Déjà, plusieurs conférences régionales des élus avaient réagi, au moment de la TQR, comme quoi ça nous apparaissait comme une somme insuffisante.

● (11 h 20) ●

Notre expérience en matière de concertation et de tables de concertation nous dit clairement qu'au-delà de la masse salariale que requiert une ressource comme celle-là qui à notre avis... et considérant que la charge sera très grande... Si vous allez à la page 7 du document, vous avez la liste éventuelle des membres à concerter, et vous avez entre 30 et 35 personnes, facilement, à concerter, sur un territoire assez complexe. Alors, pour nous, c'est davantage qu'une ressource à raison de 20 % par semaine, c'est-à-dire une journée semaine. C'est une ressource qui devra s'y consacrer à raison de deux ou trois jours semaine, avec un horizon assez complet, là, pendant toute l'année. Alors, ce qui fait que, pour tenir compte de la masse salariale — comme directeur général, moi, je dois la prévoir; pour tenir compte de la masse salariale — que ça représente, également des frais de consultation — il faut réserver des salles de temps en temps, et des choses comme ça — et aussi des frais de déplacement, bien c'est la raison pour laquelle on demande une somme minimale de 40 000 \$. Et j'étais très heureux d'entendre l'Union des municipalités du Québec tantôt revendiquer à peu près la même somme.

Maintenant, en ce qui concerne le partenariat financier d'autres partenaires, bien ce sera à discuter en temps et lieu.

Mme Boulet: O.K. Alors, Norbert.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci. M. Laliberté, bonjour.

M. Laliberté (Normand): Bonjour.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Félicitations. On voit qu'en Chaudière-Appalaches on connaît la concertation. Félicitations d'avoir emmené l'ATR avec vous, c'est très important pour notre région.

Au niveau de Chaudière-Appalaches, au niveau de la façon de travailler, est-ce que vous êtes encore d'accord que le volet II puisse participer à l'élaboration de ce qu'on veut faire?

M. Laliberté (Normand): Bon, nous, au départ, là, on a voulu vraiment, là, aujourd'hui vous donner notre point de vue sur deux dossiers: sur celui de la démarche et effectivement pour être en mesure de se positionner, en disant: Nous autres, Chaudière-Appalaches, c'est ça qu'on veut faire dans un premier temps. On est

capables de vous donner déjà un positionnement. Ce qu'on veut aussi vous dire, c'est que toutes les autres parties qui vont être inhérentes au développement, ça, on considère que ça, ça fait partie de discussions, d'ententes qui doivent avoir lieu au niveau de notre comité de concertation. Il n'y a rien de pire qu'à un moment donné d'arriver avec des solutions déjà arrêtées puis de voir, à un moment donné... presque imposer ça aux gens. Si on veut vraiment avoir une démarche, là, qui demande aux gens de pouvoir s'impliquer, moi, je pense qu'il faut arriver avec un grand livre ouvert. Évidemment, il y a des balises, mais ça fait partie évidemment des règles sous lesquelles on doit travailler et se doter évidemment de moyens, de mécanismes pour en arriver à un positionnement commun au niveau de Chaudière-Appalaches.

Donc, sur ça, monsieur, nous, c'est la démarche, c'est la concertation, c'est vraiment ça qu'on vise. Toutes les autres parties, là, on l'a dit tantôt, ça, ça fait partie de ce qu'on va traiter au niveau du comité.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui. Merci. Tantôt, on a parlé de sensibiliser nos clubs, parce qu'on en a beaucoup chez nous. Est-ce que vous êtes prêts à en prendre la responsabilité, de sensibiliser nos clubs? Déjà, je sais qu'il y a plusieurs clubs qui se sont fusionnés dernièrement, là, dans le coin de Saint-Henri, et ça fait des clubs passablement bien positionnés pour affronter ce qui s'en vient.

Le Président (M. Pinard): M. le président.

M. Laliberté (Normand): Alors, je vais laisser Mme Turgeon répondre à la question.

Mme Turgeon (Suzanne): Présentement, dans certains...

Le Président (M. Pinard): ...

Mme Turgeon (Suzanne): Oui. Merci. Dans certains secteurs, évidemment il y a... C'est très inégal. Il y a des secteurs de Chaudière-Appalaches où ils sont beaucoup plus avancés dans leurs structures, au niveau des clubs. D'autres sont au début du développement. Par contre, avec ce qui se passe avec... Moi, je vous dirais qu'au niveau de... La concertation se fait beaucoup plus facilement maintenant. Effectivement, les clubs ont tendance à se réseauter puis à faire des demandes, là, je vous dirais, communes, que ce soit face aux municipalités ou aux MRC. Donc, la concertation, elle est beaucoup plus, je vous dirais, facile depuis les deux dernières années, entre autres. Donc, on est bien conscients qu'une ressource, je vous dirais, elle va amplifier, elle va bonifier puis elle va suggérer toujours ce réseautage-là. Mais ça se fait dans la plupart des secteurs qui sont en train de s'organiser pour le développement, entre autres, du quad. On voit qu'il y a une concertation de plus en plus importante déjà au niveau local et on va le voir de plus en plus au niveau régional. Alors ça, on s'en aperçoit, on s'en rend compte et, que ce soit l'ATR, que ce soit la conférence régionale des élus, on va aller dans le même sens, là. Donc...

Le Président (M. Pinard): Oui, un complément de réponse, M. le président?

M. Laliberté (Normand): Alors, je vous dirais: c'est sûr qu'à un moment donné, si on veut répondre effectivement au projet qui nous est soumis, il faut absolument qu'on axe au niveau de la concertation, M. Morin, et donc, dans ce cadre-là, on ne peut pas faire autrement que d'amener les organisations, les différents, je dirais, clubs à pouvoir, à un moment donné, se rencontrer, se concerter et faire en sorte d'avoir vraiment un développement harmonieux. Alors ça, c'est vraiment quelque chose de fort important, mais, je veux dire, tu ne fais pas ça demain matin tout seul. Alors, ça se fait dans le cadre effectivement qu'il faut amener les gens à pouvoir prendre ces orientations-là et surtout à comprendre que le développement, ça passe inévitablement par cette concertation au niveau de notre région, sinon, je veux dire, chacun va vouloir tirer sa besogne, puis il n'y aura pas personne qui va être gagnant. Alors, il faut travailler à faire en sorte d'harmoniser les façons de faire, amener ces gens-là à avoir des unités de pensée identiques.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui. Croyez-vous, M. Laliberté, que, chez nous, le quad et la moto-neige peuvent prendre le même sentier de temps à autres, les mêmes ponceaux? Est-ce que... Pensez-vous que c'est possible chez nous?

M. Laliberté (Normand): Moi, je vous dirais... Je serais prêt à répondre instinctivement en vous disant oui, mais là encore je sais qu'à un moment donné il peut y avoir des esprits de clocher, hein? Des guerres de clocher, mais je pense que, là-dessus, ça fait partie de discussions, d'ententes, puis, quand les gens ont été capables, à un moment donné, de pouvoir prendre ces ententes, de respecter leurs ententes, après ça on est capables de penser à du développement à plus long terme. Alors, moi, je vous dirais... je serais porté à vous dire instinctivement oui, mais, avant, il vaut mieux, à un moment donné, se conforter dans nos décisions en allant voir directement ces différents clubs là.

Le Président (M. Pinard): Alors, est-ce que ça va, M. le député de Montmagny?

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui. Est-ce qu'il me reste un...

Le Président (M. Pinard): Oui, allez, allez.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Ah! Allez, allez, mon cher Tony.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le président de la CRE, je vous présente le vice-président de la commission, un député de Montréal qui va vous poser une question sur des quads puis des motoneiges.

M. Laliberté (Normand): Ça me fait plaisir.

M. Tomassi: Il met tout de suite la table. Mais il faut dire que les Montréalais font beaucoup de moto-neige et de quad.

Le Président (M. Pinard): En région.

M. Tomassi: En région, exactement. Ça nous fait découvrir les régions du Québec.

Une voix: ...

M. Tomassi: Exactement. Moi, jusqu'à tout dernièrement — on a été à Matane dernièrement, la semaine passée — la seule place où j'avais vu des moto-neiges, c'est dans des boîtes de pickup, parce qu'à part ça, à Montréal, on n'en voit pas. Mais, pour revenir à une des dispositions que notre...

Une voix: ...

M. Tomassi: Sur le mont Royal, on n'a pas le droit, on balise... Pour la question du droit aux recours, la protection balisée de ce droit aux recours, est-ce que vous, comme CRE, vous y avez réfléchi ou c'est quelque chose qu'encore vous n'avez pas pris en considération?

M. Laliberté (Normand): Je vous dirais instinctivement et rapidement: Nous n'avons pas voulu réfléchir sur ça, on a voulu se concentrer sur deux aspects. L'autre partie, on a dit: Ça va faire partie de discussions, d'ententes au niveau du comité de concertation. Sinon, je veux dire... Comme je le disais tantôt, on arrive avec déjà des éléments qui sont arrêtés, réfléchis et pour lesquels il peut y avoir des difficultés. Nous, là-dessus, on dit dans un premier temps, au niveau de la conférence régionale des élus: C'est la proposition qu'on vous fait aujourd'hui versus l'organisation, la démarche. L'autre partie va faire partie intrinsèque de toutes les discussions.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le président. M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Mais vous n'avez pas peur que certaines MRC ou certaines municipalités ferment leurs sentiers, si... dans vos régions prédominantes, là, qui...

M. Laliberté (Normand): Alors, M. Lampron, avez-vous un élément de réponse en plus?

Le Président (M. Pinard): M. Lampron.

M. Lampron (Laurent): Bien, écoutez, en tant que conférence régionale des élus, bien sûr que nous aurons une préoccupation vis-à-vis, je dirais, le comportement de nos partenaires dans ces matières-là. Mais, ce matin, nous avons choisi délibérément de nous en tenir à un sujet: Acceptons-nous le mandat, le défi que Mme la ministre nous a proposé, à la Table Québec-Régions, au mois de février? C'est essentiellement ce que notre mémoire dit et c'est voulu ainsi. C'est voulu ainsi, parce que la table de concertation aura pour mandat effectivement d'aborder les sujets de votre question notamment,

et ces sujets-là, que l'on retrouve aux chapitres 3 et suivants du document d'orientation, nous avons choisi de ne pas les aborder dans le cadre de notre mémoire, compte tenu de notre connaissance du dossier à ce moment-ci et compte tenu du défi que nous avons à relever à court terme. Ce sera le rôle et le mandat de la table de concertation d'aller plus loin dans cette réflexion-là.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. Lampron. 30 secondes, Mme la ministre?

Mme Boulet: Je vais juste intervenir, monsieur...

Le Président (M. Pinard): Pour vous, ce sera 45 secondes.

Mme Boulet: Oui. Vous dites, à la page 7, là, que la possibilité de cohabiter ou de partage du réseau dans le but d'amoindrir les coûts liés aux infrastructures et à l'entretien des réseaux, c'est un message qui va être clair aux conférences régionales des élus dans l'établissement des sentiers. Qu'ils soient interrégionaux, locaux ou régionaux, il va falloir qu'autant que possible, quand ce sera faisable, on utilise les mêmes sentiers, parce qu'évidemment un pont qui mène dans un village pour avoir accès au point de services, je pense qu'il peut facilement être partagé. On ne parle pas de longueur de sentier, là, de plusieurs, plusieurs kilomètres, mais sur des tronçons qui sont stratégiques qui pourraient être partagés. Je pense que c'est tout à fait l'objectif que le gouvernement s'est fixé également, et ce sera un message qui sera envoyé très clairement aux conférences régionales des élus: Quand ce sera possible, est-ce qu'on peut partager les infrastructures de façon à réduire le coût d'entretien et le coût de réparation de ces infrastructures-là? Alors, merci beaucoup, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. Alors...

M. Coulombe (Robert): C'est exactement, madame, c'est exactement ce que nous pensons, et, dans ce cadre-là, c'est pour ça que, tantôt, à la question... Il y a des choses qu'on partage, et, sur ça, il y a...

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le préfet. Alors, M. le critique officiel de l'opposition, M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Alors, bienvenue, mesdames, messieurs, à cette commission parlementaire, c'est excessivement intéressant. Là, je ne vous dirai pas que j'ai lu votre mémoire, mais je l'ai parcouru. Malheureusement, je pense que vous n'avez pas eu beaucoup de temps pour le préparer et de le déposer. On comprend votre situation. On ne vous dira pas qu'on l'a lu, mais on l'a parcouru dans ses grandes lignes.

• (11 h 30) •

Je veux juste revenir sur une première question que Mme la ministre déléguée aux Transports vous posait, concernant le comité consultatif provincial. Votre recommandation, c'est de transférer son mandat d'arbitrage,

lors de conflit, à un mandat de conciliation. Moi, j'ai senti que Mme la ministre se trouvait une grande ouverture face... Et sachez tout de suite qu'également, de ce côté-ci, je pense que c'est dans un esprit de collaboration, ce qui traduit l'esprit de votre mémoire, et nous accueillons, nous aussi, favorablement cette suggestion. Je pense que c'est un pas en avant, c'est un plus, ça. Je pense que la ministre vous a fait signe de façon positive. Donc, c'est quelque chose... je vous félicite pour cette recommandation-là.

Dans votre mémoire, M. Laliberté, vous nous mentionnez que la très belle région de Chaudière-Appalaches compte un peu plus de 5 000 km de sentiers, quad et motoneige. C'est à peu près 10 % de l'ensemble du kilométrage pour ces réseaux. C'est important, c'est capital, tout ça. Et vous nous faites mention de retombées, 70 millions de retombées économiques. Est-ce que vous pouvez me dire, M. le président de la CRE, si vous avez fait une ventilation des retombées intrinsèques des membres bien sûr — parce qu'on parle de membres, tout ça, on parle de clubs de quad et de clubs de motoneige — de façon intrinsèque des retombées que les gens procurent, des gens de chez vous, par rapport aux touristes venant de l'extérieur, du Québec et... de Québec et des autres régions?

Le Président (M. Pinard): M. le préfet.

M. Laliberté (Normand): C'est une bonne question, M. le député, que vous nous posez, et, là-dessus, n'ayant pas toutes les informations, je pense qu'il serait préférable de demander à ma collègue de pouvoir répondre à cette question. Mme Turgeon.

Le Président (M. Pinard): Mme Turgeon.

Mme Turgeon (Suzanne): Effectivement, ça comprend toutes les retombées économiques, là, on comprend bien, là, c'est tous les visiteurs, alors...

M. Deslières: Mais ma question...

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous êtes capables de nous dire quelle est la proportion — un tiers, deux tiers, 50-50 — entre les retombées qui nous proviennent de l'externe et celles qui nous proviennent de l'interne? C'est le sens de la question du député de Beauharnois.

M. Laliberté (Normand): Oui. Je ne pense pas qu'on ait creusé cet élément-là. On pourra peut-être...

M. Deslières: Écoutez, non, je comprends que vous n'ayez point ces informations-là, M. le président, mais ce serait intéressant si vous pouviez, si vous l'avez, là, au cours des prochains jours, faire parvenir aux membres de la commission, à titre... Ah, vous l'avez? Ah, vous l'avez. Excusez-moi.

Le Président (M. Pinard): Alors, Mme Turgeon.

Mme Turgeon (Suzanne): Alors, ici, donc le total des retombées, au niveau excursionnistes, c'est-à-dire, là... c'est 16 490 000 \$ et...

M. Deslières: Excusez-moi, M. le Président. Je n'ai pas compris le début de phrase, excusez-moi.

Mme Turgeon (Suzanne): Alors, si on parle des Québécois... Attendez, je veux être sûre, là. Dépenses des excursionnistes — c'est ça? — alors, c'est 16 490 000 \$.

M. Deslières: Sur un total de 70.

Mme Turgeon (Suzanne): Et, si on regarde... Parce que les chiffres sont tous, là, je vous dirais, décortiqués, alors ça fait plusieurs totaux, là. Je vais y aller globalement. Donc, intra-Québec, si on parle d'intra-Québec et hors Québec, deux séparations, donc 21 115 000 \$ pour intra-Québec et, hors Québec, c'est 25 705 000 \$. Alors, si on sépare les deux...

M. Deslières: Merci, M. le Président. Vous comprenez ma...

Le Président (M. Pinard): Un complément?

Mme Turgeon (Suzanne): Oui, peut-être un complément d'information.

M. Moreau (Richard): Juste un complément d'information. Donc, c'est à peu près 21 000 qui est intra-Québec, par rapport à 25 000 Américains. Donc, sur 46 000, il y a plus de la moitié qui vient de l'extérieur du Québec. Et ce qu'il faut savoir, c'est que l'apport hors Québec est en croissance. Ça, c'est important. Il y a peut-être un petit... léger maintien au niveau québécois, mais la venue du vol Paris-Québec... Cette année, on a 2 500 Français qui séjournent dans les Appalaches cet hiver, ce qu'on n'avait pas autrefois. On est en progression importante aussi au niveau de la clientèle américaine, qui a identifié la région Chaudière-Appalaches comme étant une des «top 10» destinations au monde et une des trois meilleures destinations pour le panorama, au monde, incluant Yellowstone.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Est-ce que, dans ce sens-là, vu que selon les chiffres il y a augmentation dans certains secteurs, particulièrement les Américains de Nouvelle-Angleterre, je suppose, là, est-ce que vous avez des lignes d'attaque, une stratégie de promotion spéciale pour eux?

M. Moreau (Richard): On est la région, Chaudière-Appalaches, qui investit le plus pour la promotion des véhicules hors route. On investit plus que le gouvernement du Québec, la région seule.

M. Deslières: Particulièrement pour ces régions ciblées...

M. Moreau (Richard): Exact.

M. Deslières: ...où, là, il y a un potentiel?

M. Moreau (Richard): Exact. Globalement, avec même des aides de Développement économique Canada,

on a investi 240 000 \$ en promotion pour la motoneige et environ 90 000 \$ pour le quad. Le quad est en croissance. Il est en train de... On attire des Américains même en quad, maintenant. C'est un phénomène nouveau, qu'on voit depuis à peu près un ou deux ans.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Je vous amène sur un autre élément de votre mémoire, *Consolidation de la concertation*. Bien sûr, vous avez parlé de montants, vous nous avez dit que le 20 000 \$ n'était pas suffisant. Mme la ministre vous a posé certaines questions, moi, je vais vous revenir sur l'espace, là... le temps, je m'excuse, le temps, là. Vous demandez dès le départ de prolonger.

On n'a pas commencé, là, 2006-2009, mais vous dites: Wouh! Même si on sent dans votre mémoire... Et, connaissant les gens de votre région, vous êtes tissés serré, excusez-moi l'expression, vous êtes tissés serré, vous êtes habitués à la concertation, mais, face au travail qui vous est demandé, tout de suite, là, vous mettez le gouvernement en garde. Vous dites: On n'y arrivera pas. Je comprends le sens de votre texte, là. Dites-moi si j'erre ou si je comprends bien votre pensée, si j'interprète bien votre pensée: vous demandez une prolongation immédiatement. Avant d'avoir commencé les travaux, avant d'avoir mis la table de concertation, vous dites: on n'y arrivera pas. Trois ans, ce n'est pas assez. Ça nous prend plus d'argent puis ça nous prend plus de temps. Puis — excusez-moi, je vais compléter — si vous me répondez oui, est-ce que vous pouvez me dire combien de temps de plus ça va vous prendre?

Le Président (M. Pinard): M. le préfet.

M. Laliberté (Normand): M. le député, on croit sincèrement qu'au niveau de Chaudière-Appalaches le développement régional, ce n'est pas une affaire subie. Ça se passe dans un cadre vraiment sectoriel et complètement intégré. Et donc, être en mesure d'aller chercher cette adhésion, on ne fait pas ça comme dans une génération spontanée Pepsi, c'est impensable. Donc, la période de temps qui nous est allouée, via évidemment les propositions que nous avons reçues au niveau de la Table Québec-Régions, nous permettait de vous dire, sur ça, dans le cadre de la mobilisation des ressources humaines, au niveau de Chaudière-Appalaches, dans un cadre de développement harmonieux et intégré: Ça va prendre plus que la période qu'il y a là. Donc, c'est pour ça que, nous, il nous est tout à fait conscient de dire qu'il faut augmenter... N'oubliez pas...

Le Président (M. Pinard): M. le député de Gaspé. Quatre minutes.

M. Lelièvre: Merci, M. le Président. Alors, je vous amène à la page 10 du document d'orientation, deuxième colonne: «La planification des réseaux inter-régionaux devra prendre en considération certains critères, notamment le développement résidentiel, la sécurité, la protection de l'environnement, la cohérence du réseau, la sensibilité des milieux physiques ou la présence d'aires protégées.» Donc, on parle des responsabilités des MRC, des municipalités au niveau des schémas d'aménagement.

Moi, j'aimerais vous entendre là-dessus. Parce que qu'est-ce qui arrive si, par exemple dans votre région, quelqu'un ou plusieurs personnes se sentent lésées par les tracés qui seront mis en place? Donc, je parle des riverains. Vous savez qu'il y a eu une suspension des droits à la suite d'un jugement, et ce jugement-là est très exorbitant par rapport à tout ce qui s'applique au Québec. C'est une première, je pense, que par une loi spécifique le gouvernement vient changer les règles du jeu au niveau des propriétaires, les propriétaires fonciers. Ça peut vous arriver à vous, ça peut vous arriver à votre voisin, ça peut arriver à tout le monde, bon. Vis-à-vis tout ça, est-ce que vous avez réfléchi à cette problématique d'adhésion des riverains? Comment vous allez procéder?

Et le deuxième volet de ma question, c'est la sécurité sur les réseaux. Vous parliez tout à l'heure que vous pouvez cohabiter avec des quads et des motoneiges. Je sais qu'en plein hiver... j'ai eu la visite des gens de la Beauce, en Gaspésie, cet hiver, qui sont venus en Gaspésie en quad. Donc, les gens circulent. Alors, au niveau de la sécurité, ce n'est pas limité uniquement aux tronçons, parce qu'avec les patrouilles spéciales, avec les agents de surveillance, des pouvoirs drôlement définis ou pas définis du tout, des zones floues donc et... Qu'est-ce qui arrive avec toute cette problématique? Parce que je pense que c'est important.

Le Président (M. Pinard): M. le président de la CRE.

• (11 h 40) •

M. Laliberté (Normand): Moi, d'entrée de jeu j'ai envie de vous dire: Volontairement, au niveau de la CRE, on s'est positionnés sur deux aspects et on n'a pas voulu aborder l'ensemble des autres éléments, parce qu'on considèrerait — et votre question est très particulière; on considèrerait — que ça faisait partie de discussions, d'ententes concertées. Sur ça, je vous dirais encore une fois, on a voulu vraiment choisir notre intervention ici, ce matin, sur deux objets, sur la démarche et aussi sur la concertation. Et les autres parties, tout ce qui a trait aux volets que vous venez de mentionner, de sécurité, de financement et autres, pour nous, ça fait partie de discussions, d'ententes qu'on doit avoir avec notre groupe de concertation.

Alors, si effectivement, au niveau des différents intervenants, on réunit ces gens-là, qui ont évidemment ces éléments à la tête, pour être en mesure de pouvoir cerner différents aspects, il n'y a rien de mieux qu'évidemment pouvoir amener ce sujet-là à cette table, être en mesure de prendre un positionnement et par la suite de pouvoir évidemment, quand la décision est prise en termes de concertation, être capables après ça d'aller un peu plus loin. Notre volonté très profonde, c'est, de un, présenter ce que nous voulons faire et, de deux, vous dire qu'il y a des éléments qui vont être réglés, discutés et concertés via notre comité consultatif.

Le Président (M. Pinard): Rapidement, M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Oui. Bien, c'est ça, je suis dans les mandats de la concertation régionale, les mandats de la table de concertation. Quand je vous parle de la page 10,

là, c'est le chapitre 2, là, que vous avez traité, et je voulais voir la cohérence. Parce que je pense qu'il va devoir y avoir des tables suprarégionales pour harmoniser certaines problématiques, tu sais, pour trouver des solutions.

Le Président (M. Pinard): M. le président de la CRE.

M. Laliberté (Normand): Monsieur... Je demanderais à M. Lampron de vouloir m'aider à...

Le Président (M. Pinard): M. Lampron, très rapidement, s'il vous plaît, très rapidement.

M. Lampron (Laurent): Alors, oui, bien c'est ça. Oui, on comprend que le comité consultatif provincial aura notamment comme mandat de voir à cette supervision ou à cette organisation au niveau suprarégional, comme vous le dites, mais encore une fois nous ne souhaitons pas, ce matin, apporter des solutions et présumer de solutions alors que la table de concertation n'existe même pas. On souhaitait vous dire que nous sommes d'accord avec le processus de concertation, que nous sommes prêts à relever le défi, et nous allons la faire, la concertation, cependant on ne veut pas présumer aujourd'hui des solutions et des conséquences de la concertation.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Merci beaucoup. Merci, M. Lampron. M. le député de Beauce-Nord, 2 min 30 s pour question et réponse.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Grondin: Je comprends. Merci, M. le Président. Alors, moi, ma question va peut-être s'adresser plus à l'ATR. La question des petites municipalités. Je sais qu'il y a plusieurs clubs de motoneige qui se sont fusionnés, puis vous avez abordé le sujet tout à l'heure. J'ai trouvé ça très intéressant, parce que des petites municipalités avec peu de membres, ils ne sont plus en moyen, ils n'ont plus les moyens d'entretenir le réseau. Est-ce qu'ils vont être supportés? Est-ce que vous avez vu moyen de les supporter pour quand même garder un bon réseau de circulation des motoneiges et des quads?

Mme Turgeon (Suzanne): C'est-à-dire qu'évidemment l'ATR, on est très près des clubs, d'abord comme soutien technique, comme personnes-ressources aussi. Et ils sont en lien avec la fédération. Ça, la fédération fait un travail extraordinaire avec eux, ils sont très proches. Je vous dirais que c'est la volonté aussi des clubs. Ce que je vous disais tout à l'heure, c'est qu'on s'est rendu compte effectivement, puis ça, c'est positif, que, dans la dernière année, cette volonté-là, elle augmente. Et on va... Et c'est eux. Avant, c'était plus la fédération ou c'était moins les clubs qui parlaient de fusion, et là c'est les clubs, là, qui arrivent avec probablement cette façon de faire là qui est toute nouvelle, là, qu'il faut... Donc, il y a des clubs qui ont déjà amorcé... il y a des clubs, c'est déjà fait. Donc, je pense que ça va faire son chemin et, de là, qu'il y a une plus grande concertation qui se fait. Donc, les clubs se parlent plus entre eux.

Donc, ils voient que ça fonctionne bien dans d'autres régions, et là je pense que c'est ce qui fait effectivement que la... Je ne vous dis pas que demain matin toutes les fusions vont bien se faire, mais ça tend à changer, effectivement. Mais on se tient prêts. Et le soutien qu'on leur donne, bien c'est toujours, avec la fédération, de leur apporter tous les éléments et tout ce qui peut être avantageux de s'associer entre eux, là.

Le Président (M. Pinard): M. le président, un complément?

M. Laliberté (Normand): Moi, je dirais, c'est toujours un même élément qui nous réunit finalement, c'est toujours une question d'argent. Alors, quand on est bien riches, on peut se foutre des autres, mais, quand on en manque, bien il faut absolument se rapprocher les uns des autres et être capables de pouvoir faire de temps en temps des concessions pour être en mesure de pouvoir profiter de tout ce que nous avons.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. le président, ainsi que vous, membres de la Conférence des élus de Chaudière-Appalaches, pour le dépôt de votre mémoire et pour la défense de votre mémoire. Merci infiniment. Vous avez été très enrichissants pour les membres de la commission.

M. Laliberté (Normand): Merci, M. le Président. Merci, Mme la ministre... Merci beaucoup.

Le Président (M. Pinard): Alors, immédiatement j'inviterais la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec de bien vouloir s'approcher.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! S'il vous plaît, veuillez vous asseoir.

Alors, permettez-moi d'introduire la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec. Les règles sont fort simples. Vous avez 15 minutes pour présenter votre mémoire. Par la suite, il y a aura un échange avec le côté ministériel de 15 minutes et avec l'opposition officielle également de 15 minutes. Alors, j'apprécierais que vous vous présentiez et que vous présentiez également les personnes qui vous accompagnent, pour fins d'enregistrement.

Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ)

M. Lefebvre (Raymond): Eh bien, M. le Président, Mme la ministre déléguée aux Transports, MM. les députés membres de la commission, permettez-moi d'abord de vous présenter les personnes qui m'accompagnent: le président de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec, M. Martin Routhier, et Mme Micheline Daigle, vice-présidente.

Je voudrais en premier lieu vous remercier de nous donner cette occasion de vous présenter, au nom de nos 100 000 membres, notre mémoire. Notre fédération, c'est 228 clubs et c'est 4 000 bénévoles qui se

sont engagés à fond et avec enthousiasme dans le processus de consultation qui a débuté il y a un an. Et je tiens à vous assurer que notre engagement se poursuit et se poursuivra de la même façon jusqu'à ce que le gouvernement du Québec fixe ses décisions concernant l'avenir de la pratique de la motoneige au Québec. C'est donc dire que vous pouvez compter sur notre collaboration entière et diligente dans le cadre de cette commission.

En fait, comme l'indique la première recommandation de notre mémoire, nous espérons que vous associerez étroitement la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec à vos travaux à venir, étant donné que nous sommes l'organisation qui a la plus grande expertise au Québec relativement à toutes les questions de développement et d'entretien de réseaux de sentiers pour motoneiges.

Avant de vous parler des autres recommandations de notre mémoire, je voudrais vous faire part des réactions de nos bénévoles par rapport au document d'orientation du ministère des Transports. En un mot, ils ont accueilli ce document avec une grande satisfaction et aussi avec de grands espoirs. Dans l'ensemble, les mesures annoncées témoignent que le gouvernement croit, tout comme la fédération, que, oui, il est tout à fait possible d'atteindre l'objectif de concilier un avenir de qualité à la pratique de la motoneige comme loisir et force économique majeure en saison hivernale, ceci, dans le respect des riverains et de l'environnement, dans une perspective de développement durable.

● (11 h 50) ●

Nous sommes heureux de constater que le ministère des Transports a retenu un grand nombre des recommandations que nous avions formulées dans notre mémoire déposé lors de la consultation publique de l'an passé. Nous accueillons favorablement les mesures visant la protection du réseau contre d'éventuels recours, l'implantation des tables de concertation régionales et la contribution financière annoncée par le gouvernement. Dans la même veine, la création d'une escouade spéciale d'agents de surveillance bénévoles ainsi que plusieurs des mesures concernant le resserrement des règles répondent en tout ou en partie à nos demandes les plus importantes.

Mme la ministre, pour toutes ces mesures, pour l'esprit constructif axé sur l'ouverture et la concertation que nous constatons dans votre document, nous tenons à vous féliciter sincèrement, vous et vos collaborateurs. À notre avis, vous avez accompli un pas nécessaire et décisif vers un avenir de qualité à la pratique de la motoneige au Québec. Donc, grand merci et bravo pour ce document d'orientation si encourageant.

Pour enchaîner maintenant sur la présentation de notre mémoire, je pourrais résumer celui-ci en disant qu'il démontre que, si le document d'orientation est effectivement un pas décisif, c'est toutefois un premier pas. Bien sûr, d'autres seront nécessaires afin que cet avenir de qualité de la pratique de la motoneige chez nous soit durable, et ce, pour l'ensemble de notre réseau. En fait, à la lecture du document d'orientation, nous avons constaté que les mesures les plus importantes qui y sont annoncées, notamment le mandat des tables de concertation régionales et le financement gouvernemental pour l'établissement des sentiers, sont prévues pour trois ans seulement et ne visent qu'une partie du

réseau, soit les sentiers interrégionaux. Or, la fédération et ses bénévoles savent d'expérience qu'un avenir de qualité, à moyen et à long terme, pour nos sentiers de motoneige ne pourra être assuré que si les efforts de détermination du réseau concernent tous les sentiers et se poursuivent après les trois prochaines années.

Notre mémoire propose donc 33 recommandations dans le but d'assurer une réforme qui soit, entre autres, globale, complète et durable. Je vous explique d'abord ce que nous entendons par réforme globale et complète. Pour cela, il faut bien comprendre qui sont au juste ces motoneigistes québécois ou d'ailleurs qui viennent pratiquer la motoneige dans notre beau réseau, dans quels sentiers ils circulent et pour quelles raisons.

Parlons d'abord des 30 000 motoneigistes touristes, qui génèrent annuellement des retombées économiques impressionnantes, selon la récente étude du ministère du Tourisme. Ces motoneigistes utilisent bien sûr les sentiers interrégionaux pour accéder à notre réseau ou pour se déplacer d'une région à l'autre du Québec. Ces sentiers interrégionaux sont donc très importants pour la circulation trans-Québec à motoneige. Mais, une fois que ces motoneigistes touristes sont parvenus à la région où ils avaient prévu de se rendre, ils circulent alors sur des sentiers locaux ou régionaux qui représentent plus de 20 000 km, soit beaucoup plus que les 12 000 km que totalisent les sentiers interrégionaux.

Quant aux motoneigistes québécois membres de la fédération, soit environ 70 000 adeptes, s'ils sont nombreux à emprunter aussi les sentiers interrégionaux pour voyager à travers le Québec, ils ont l'habitude de pratiquer leur loisir dans leurs régions respectives, donc sur des sentiers locaux ou régionaux. Et, pour ces deux types de motoneigistes, Québécois ou touristes, il ne faut pas oublier que ce sont surtout ces sentiers qui donnent accès aux points de services et aux infrastructures récréotouristiques.

Enfin, n'oublions pas non plus que les sentiers interrégionaux sont étroitement liés, enchevêtrés aux autres sentiers, ce qui veut dire que, sur un plan logistique, déterminer un réseau permanent ou semi-permanent à partir des seuls sentiers interrégionaux nous semble impossible. Par analogie, cela reviendrait à vouloir déterminer des autoroutes de motoneige sans tenir compte des routes secondaires qui y sont liées.

Nous approuvons la volonté gouvernementale de financer les réseaux interrégionaux et le fait que ceux-ci devront être déterminés par les tables de concertation régionales, puisque, comme je l'ai dit, ce sont des sentiers très importants. Mais on ne peut pas dissocier ces sentiers des autres. Pour déterminer un réseau logique, attrayant et durable à l'intention de tous les motoneigistes, non seulement les touristes, mais aussi les dizaines de milliers de motoneigistes québécois, les tables de concertation doivent pouvoir inclure les sentiers locaux et régionaux dans leurs travaux. De plus et pour les mêmes raisons, ces sentiers doivent bénéficier du financement gouvernemental.

J'aborde maintenant notre souhait d'une réforme durable. Un réseau de sentiers de motoneige est et sera toujours en mouvance constante, et il restera toujours une certaine partie des sentiers qu'il faudra relocaliser, quels que soient les efforts déployés pour en assurer la pérennité du réseau. Par conséquent, nous souhaitons

que le gouvernement reconnaisse que ce réseau aura encore besoin des tables de concertation et du financement gouvernemental après les trois ans prévus.

Également, concernant nos sentiers, nous désirons que la proposition d'amendement législatif visant à protéger les réseaux interrégionaux contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés au bruit ou aux odeurs soit étendue à l'ensemble du réseau, donc aux sentiers locaux et régionaux.

Parmi les autres recommandations de notre mémoire, la plupart concernent directement ou indirectement nos 4 000 bénévoles. Sans ceux-ci, l'industrie touristique de la motoneige n'existerait pas. On ne pourrait tout simplement pas jouir des conditions permettant une pratique organisée, sécuritaire et aussi attrayante et économique pour tous. L'une des plus grandes attentes de la fédération est que le gouvernement reconnaisse l'importance de ces bénévoles et du soutien dont ils ont besoin. Ces bénévoles manquent de plus en plus de ressources à cause d'un réseau qui a nécessité au fil des ans des investissements accrus notamment pour l'entretien et l'interconnexion des sentiers aux infrastructures touristiques. Nos bénévoles doivent donc en faire plus avec moins et ils sont fatigués au point d'être de plus en plus nombreux à renoncer à consacrer de leur temps à notre réseau.

La fédération souhaite que vous preniez pleinement acte du fait que notre bénévolat est en danger. Cela vient menacer directement le mode de maintien et d'entretien le plus économique pour notre réseau de sentiers, puisqu'il repose sur des dizaines de milliers d'heures de travail non rémunéré.

Permettez-moi de mentionner d'autres situations qui nuisent considérablement à notre bénévolat et que, nous l'espérons, vous prendrez en considération dans vos travaux. Parmi les irritants importants pour nos bénévoles, il y a la bureaucratie à laquelle ils doivent faire face dans leurs relations avec le gouvernement ou avec les élus locaux. Si la bureaucratie est toujours irritante pour quiconque doit l'affronter, elle l'est encore plus pour des bénévoles qui donnent généreusement de leur temps et de leur énergie à une cause. Nos bénévoles espèrent donc que les mesures et les procédures qu'instituera le gouvernement seront simples à appliquer.

Concernant les mesures prévues pour la surveillance du réseau, nos bénévoles sont inquiets de constater que le document d'orientation semble indiquer qu'ils seraient seuls à assumer, entre autres, l'entière responsabilité de faire respecter des règles relatives au système d'échappement et à l'obligation de détenir un droit d'accès pour circuler à motoneige sur les sentiers. En effet, le document ne précise pas que la Sûreté du Québec et les forces policières municipales devront aussi faire respecter ces règles.

Enfin, un autre irritant, et non le moindre, est le fait pour nos bénévoles de constater chaque jour d'hiver, sur les pistes qu'ils entretiennent avec tant d'énergie mais de moins en moins de ressources, un achalandage considérable de touristes à motoneige et dont les dépenses profitent bien davantage à l'industrie récréotouristique qu'à nos clubs. En réalité, ces touristes paient un droit d'accès à certains de nos clubs, mais les dépenses qu'ils font au profit des entreprises à vocation touristique sont beaucoup plus importantes. Dans ce contexte, nos

bénévoles ont l'impression de travailler à attirer des motoneigistes touristes mais sans pouvoir bénéficier de façon juste et équitable des retombées économiques générées par cette clientèle. Or, ces retombées ne constitueraient pas des profits pour nous, mais, grâce à elles, nous pourrions faire face à nos frais d'entretien du réseau.

Cette situation, je me dois de vous le dire, est de plus en plus intolérable pour nos membres. Aussi, nous demandons au gouvernement de trouver, en collaboration avec la fédération, une solution qui nous permettrait de profiter d'une fraction de ces retombées touristiques. Une mesure en ce sens serait non seulement plus équitable, mais nous permettrait de faire face à une situation financière extrêmement difficile.

Et cela m'amène justement à aborder le sous-financement critique du réseau. Cette situation est due au développement ou au remplacement, toujours plus coûteux, d'infrastructures désuètes, endommagées ou détruites par des tempêtes ainsi qu'à l'augmentation constante des coûts d'entretien des sentiers. Cela nous oblige à faire des choix difficiles dans nos investissements visant l'entretien des sentiers, et certains projets doivent être retardés ou annulés, ce qui fragilise notre réseau.

C'est pourquoi, si nous approuvons la volonté du gouvernement de financer l'établissement des sentiers interrégionaux, nous demandons une subvention gouvernementale récurrente de 1 million de dollars par an pour faire face à des investissements lourds liés à l'aménagement des sentiers. Cela nous apparaît équitable, si on tient compte du fait que les motoneigistes contribuent directement une somme annuelle de 16 millions de dollars pour l'achat de droits d'accès et une surcharge des droits d'immatriculation. De plus, rappelons que le réseau de motoneige génère chaque année 134 millions de dollars en taxes et revenus fiscaux de toutes sortes.

● (12 heures) ●

À notre avis, ces demandes sont raisonnables compte tenu que nous devons faire face à des projets dont les coûts excèdent largement 1 million de dollars par an. De plus, il ne faut pas oublier que nos investissements en infrastructures pourraient servir à d'autres usages que la circulation de motoneiges. Enfin, un financement plus adéquat et soutenu permettrait des infrastructures pratiques, attrayantes et sécuritaires qui attireront plus de touristes motoneigistes dans la province, donc plus de retombées économiques.

Nous recommandons également au gouvernement d'accepter la révision proposée par la fédération pour l'ensemble de son programme d'assistance financière, et non seulement du volet sur la péréquation, ainsi que sa demande d'augmenter la surcharge de l'immatriculation de 10 \$ prélevée par la SAAQ dès la prochaine saison.

Voilà donc, selon la fédération, ses clubs et ses bénévoles, les autres pas importants qu'il reste à accomplir pour en arriver à une réforme globale, complète, durable, simple d'application et équitable, de la pratique de la motoneige au Québec. Et le ministère des Transports, par son document d'orientation, nous autorise à croire que nous pourrions franchir ces pas si tous les intervenants travaillent ensemble de façon constructive, et notamment dans le cadre des tables de concertation, qui sont des clés importantes de la réforme.

Et j'irai plus loin en vous disant, pour terminer, que la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec, ses clubs et ses bénévoles sont convaincus qu'ils peuvent, avec votre appui, réaliser quelque chose de très beau pour le Québec. Oui, nous sommes persuadés qu'avec la compréhension, l'ouverture et les engagements annoncés du gouvernement et avec les mesures et le financement proposés dans notre mémoire le Québec a tout ce qu'il faut pour devenir rien de moins que la référence mondiale en matière de pratique de la motoneige qui soit la plus respectueuse des riverains et de l'environnement, dans un réseau unique au monde. Je vous remercie de votre attention. Mes collègues et moi serons heureux de répondre à vos questions.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. Lefebvre. Immédiatement et sans plus tarder, je demanderais à Mme la ministre déléguée aux Transports d'ouvrir cette période de questions.

Mme Boulet: Alors, bonjour, M. Lefebvre, M. Routhier et Mme Micheline. Bonjour. Ça nous fait plaisir de vous accueillir ce matin pour la commission parlementaire.

Alors, j'ai lu votre document que vous aviez envoyé, là, préalablement, alors un document qui avait une soixantaine de pages, là, avec beaucoup d'éléments.

Moi, M. Lefebvre, je vais revenir sur certaines choses, là, qui m'ont... Vous parlez beaucoup des bénévoles, et vous avez raison. C'est ces bénévoles-là qui ont soutenu à bout de bras cette industrie depuis des décennies, et, si on n'avait pas eu les bénévoles dans vos clubs et dans les fédérations, bien on n'aurait peut-être pas ce qu'on a aujourd'hui comme réseau, puis comme sentiers de motoneige, et comme attraits touristiques également. Parce qu'on sait que c'est un produit d'appel, un produit d'appel important pour le tourisme hivernal au Québec.

Maintenant, vous parlez, là, que... Bon, moi, je pense que, dans ce qu'on propose, dans le document qu'on propose, là, il y a beaucoup de solutions qui vont dégager ou qui vont faire en sorte de soulager les bénévoles. Entre autres, on parle d'une table... Vous parlez que les bénévoles sont souvent pris avec la bureaucratie, parce que, le soir, quand ils veulent faire des choses, tout est fermé, les bureaux des ministères, ils ne sont pas capables d'avoir d'intervenant, ils ne sont pas capables de parler à des gens. Alors, le fait de mettre en place la table, avec la ressource qui va être financée, le fait de mettre en place également un programme de financement, ça ne s'est jamais vu. Je comprends que ce n'est peut-être pas à la hauteur de ce que vous souhaitez, parce que les besoins sont énormes, mais c'est la première fois qu'un gouvernement est prêt à mettre de l'argent pour développer des réseaux de sentiers interrégionaux. C'est la première fois. Ça ne s'est jamais fait qu'un gouvernement vous accompagne sur ce volet-là.

Et également la patrouille spéciale. On nous a demandé, tous vos clubs ont fait cette demande-là, cette requête, que, bon, ils n'étaient pas bien identifiés, donc ils n'avaient pas les... ils n'étaient pas tellement respectés quand ils intervenaient, que leur pouvoir était limité. Alors, on a essayé de donner une plus-value à la

fonction des agents de surveillance. Je pense que ça, c'est déjà des éléments fort positifs qui vont améliorer la condition de vos bénévoles. Vous voyez quoi de plus que ça, M. Lefebvre? Est-ce qu'il y aurait autre chose qu'on pourrait faire pour supporter encore davantage ces bénévoles-là?

M. Lefebvre (Raymond): Je pense que ce qui irrite beaucoup les bénévoles, c'est bien sûr, c'est la négociation de droits de passage. Et ce qu'on s'attend des tables de concertation, surtout avec la présence des élus, c'est de faciliter ces recherches de droits de passage là où c'est sur les terres publiques ou sur des terrains qui appartiennent aux municipalités, d'avoir une ouverture d'esprit pour faciliter ce travail-là à nos bénévoles et de nous assister. Et on sait fort bien, lors des droits de passage, souvent c'est une question de quelqu'un qui connaît quelqu'un d'autre. Donc, si on peut avoir, autour des tables de concertation, des gens qui peuvent nous suivre, nous supporter et nous appuyer là-dedans, je pense que, oui, effectivement les tables de concertation vont répondre à un soulagement au niveau du bénévole.

Sauf qu'on a une réserve. On dit: Il faut tenir compte que ça fait au-delà de 32 ans que ce sont des bénévoles qui négocient des droits de passage. On est des experts là-dedans et donc on ne voudrait pas qu'il y ait une bureaucratie qui s'installe à dire que maintenant, sur le réseau interrégional, ça prend des droits de passage notariés et ça prend des signatures, et tout ça. Donc, il faut tenir les us et coutumes. Et bien des fois vous allez remarquer que, lorsque vous êtes sur le terrain, beaucoup de propriétaires nous donnent le droit de passage mais ne veulent pas signer le document. Cependant, on leur dit toujours que, s'il advient un accident, ils sont couverts par notre assurance. S'il y a une poursuite contre le propriétaire, notre club, avec son assurance responsabilité, va défendre ce propriétaire-là. Donc, on reconnaît ça.

L'autre... Il faut aider également. On a parlé des infrastructures, et de plus en plus ça devient compliqué pour remplacer un pont, un pont. Il y a des normes environnementales de plus en plus compliquées et de plus en plus onéreuses. Donc, au niveau des tables de concertation, s'il y a un support technique qui se fait là, oui, vous avez raison, ça va soulager une bonne partie du travail de nos bénévoles.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, j'aurais un autre point également à soulever. Vous dites que, dans le document de consultation, il «semble indiquer qu'ils seraient seuls — les bénévoles ou les agents de surveillance, là; ils seraient seuls — à assumer, entre autres, l'entière responsabilité de faire respecter des règles relatives aux systèmes d'échappement et à l'obligation de détenir un droit d'accès pour circuler à motoneige [dans] les sentiers». Alors, je ne pense pas qu'en aucune... En tout cas, je ne pense pas que, dans le document, à nulle part on fait mention qu'ils vont être seuls. La Sûreté du Québec, les corps policiers municipaux vont toujours être là pour les aider, les accompagner. Finalement, c'est des droits supplémentaires qu'on leur a donnés parce qu'on nous disait: Nous, quand on intervient, on n'a pas de droits. Il faut appeler la police, il

faut que la police se déplace pour venir donner... Alors, c'est un droit supplémentaire, mais en aucun temps ce droit qu'on vient d'ajouter, là, ne signifie que la police ou les corps policiers municipaux vont se retirer. En aucun temps, M. Lefebvre. Alors, j'aimerais apporter cette précision-là, M. le Président.

J'aurai...

M. Lefebvre (Raymond): Est-ce que je peux répondre à...

Mme Boulet: Oui.

M. Lefebvre (Raymond): Excusez-moi de vous interrompre, Mme la ministre. C'est que, dans le document, c'est précisé. C'est pour ça qu'on l'a relevé, là. C'est tout simplement que c'est marqué que «la sanction de cette infraction — c'est-à-dire préciser l'obligation qu'il y ait un droit d'accès — sera confiée à la patrouille spéciale d'agents de surveillance». Donc, pour nous, ça voulait dire que la Sûreté du Québec ne ferait pas d'intervention à ce niveau-là. C'est pour ça qu'on l'a ramené dans notre mémoire.

Mme Boulet: O.K. Alors, M. le Président, je prends bonne note, là, du mot «confiée» qui est là, mais ce n'était pas du tout dans l'intention et dans l'esprit du document de consultation et des propositions qui vous ont été présentées.

J'aimerais ça que vous me parliez, M. Lefebvre... M. le Président, si vous me le permettez. Est-ce que ça vous arrive de partager certains... Vos surfaceuses, est-ce qu'avec les quads, avec les VTT, est-ce qu'on est capable d'espérer, de souhaiter qu'il y aura une collaboration plus harmonieuse, et qui va permettre de mettre en commun certaines machines, et qui vont sauver du temps à vos bénévoles, et qui vont probablement économiser beaucoup de coûts au niveau de l'entretien? Est-ce que vous avez cette ouverture-là? Alors, M. le Président...

M. Lefebvre (Raymond): Disons que cette...

Le Président (M. Pinard): M. Lefebvre.

M. Lefebvre (Raymond): Merci, M. le Président. Cette ouverture-là, on l'a avec nos clubs de motoneige, c'est-à-dire qu'étant donné que les surfaceuses font partie de subventions, c'est-à-dire que les clubs doivent appliquer à la fédération pour obtenir une subvention pour faire l'achat d'une surfaceuse, donc le but premier de la fédération est de s'assurer que cette surfaceuse-là travaille dans les sentiers de motoneige, car, s'il y a de l'usure qui est faite pour entretenir les sentiers de ski de fond, s'il y a de l'usure qui est faite pour entretenir d'autres genres de sentiers, bien la demande de renouvellement de la surfaceuse va nous arriver plus rapidement, et, à ce moment-là, c'est plus difficile de dire: Oui, on est ouverts à d'autres disciplines.

Par contre, on est d'accord que les clubs... On parlait tantôt, en Chaudière-Appalaches, de fusion. On s'aperçoit que le terme «fusion» fait peur à beaucoup de nos clubs. On parle plutôt d'échanges de services. C'est important. Je pense que chaque municipalité veut garder son identité, veut garder le nom de son club, et ça, on le

voit, on le sent. Par contre, on est capable d'arriver avec des mesures qui vont faire qu'il va y avoir un partage au niveau des équipements qui va réduire les dépenses. Exemple, deux clubs qui ont chacun une surfaceuse et uniquement 80 km, on suggère qu'ils s'unissent ensemble pour acheter une surfaceuse, car une surfaceuse peut entretenir 80 km. Donc, vers ça, oui, on est ouverts à ça.

Je voudrais également rajouter que, concernant les sentiers de motoneige et les sentiers de quad, la loi prévoit qu'il y a un sentier, et vous avez mis dans votre document qu'il faut prévoir un sentier pour les quads et un sentier pour les motoneigistes. On croit à ça. Cependant, entre les deux fédérations, il existe une convention qui fait en sorte que, s'il y a un obstacle naturel, s'il y a un pont, une infrastructure à bâtir, oui, on peut se rallier sur une certaine courte distance et partager les coûts de ces infrastructures-là, et après ça on se sépare de l'autre côté. La fédération de quad, comme nous, on est convaincus que les deux sports, les deux véhicules ne sont pas compatibles dans le sentier, question de sécurité.

Le Président (M. Pinard): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, j'aurais une autre question. Après, s'il y a d'autres collègues... J'aimerais ça, M. Lefebvre, vous entendre sur votre patrouille spéciale. Vous avez formé une patrouille spéciale de 35 patrouilleurs. Comment ça fonctionne? Comment elle est formée? Et est-ce que vous croyez, là, au potentiel des patrouilles spéciales qu'on veut former avec beaucoup plus de rigueur, beaucoup plus d'encadrement et leur donner plus de pouvoirs? Comment vous voyez ça? Parce que vous le vivez au quotidien, là, vous. Comment ça fonctionne?

• (12 h 10) •

M. Lefebvre (Raymond): Oui. Ça fait au-delà de trois ans qu'on a institué une patrouille spéciale. C'est-à-dire que ce sont des bénévoles qui ont peut-être une mission plus grande au niveau sécurité, que l'on forme une journée de plus que nos patrouilleurs réguliers et qui travaillent avec des motoneiges qui sont vraiment identifiées «SÉCURITÉ». Ils ont des gyrophares, rouges uniquement, à l'avant et à l'arrière. Et le fait qu'ils travaillent en deux et qu'ils connaissent davantage les articles de loi — il faut bien dire qu'il y a une loi, il y a un règlement, il y a beaucoup de choses — donc on s'aperçoit que déjà ces gens-là, ces patrouilleurs-là sont beaucoup plus écoutés et respectés dans le sentier.

Oui, on voit ça d'un très bon oeil qu'il y ait plusieurs patrouilles qui soient rajoutées. Vous l'avez dit, on a 16 machines actuellement dans les 13 régions du Québec. Ce serait important d'augmenter ce nombre-là. La formation à Nicolet, oui, nous y croyons. C'est important que nos agents de surveillance connaissent les articles de loi pour se faire respecter. On croit à ça. C'est sûr que dans notre mémoire nous avons mentionné qu'il y a des coûts financiers qui s'attachent à ça. Pour notre expérience, cette année, nous avons investi 125 000 \$ pour la patrouille spéciale, dont le ministère des Transports collabore également financièrement à cette patrouille. Oui, nous y croyons, et puis je pense que la formation, et tout ça, on veut participer à la formation de ce cours-là, et on y croit sincèrement.

Mme Boulet: Merci, M. le Président.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs, madame.

Des voix: Bonjour.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): À la recommandation n° 1, vous parlez d'influence prépondérante correspondant à l'expertise que vous dites que vous avez — et que je crois — mais expliquez-moi qu'est-ce que vous voulez dire par «influence prépondérante» autour d'une table de concertation.

M. Lefebvre (Raymond): C'est-à-dire qu'une table de concertation, pour la majorité de nos clubs, de nos bénévoles, ce sera nouveau. Et, jusqu'à maintenant, ça fait 31 ans, 32 ans qu'on travaille, chez nous, dans notre cour, et on décide généralement où passe le sentier de motoneige. Mais je veux bien spécifier: à chaque fois, nous avons un droit de passage. Ça n'a pas été développé de façon anarchique, puis on passe là, puis on n'a pas d'autorisation. Donc, on a des droits de passage. À ce moment-là, c'est important, lorsqu'on va être assis à la table de concertation et qu'il y a des nouveaux joueurs qui vont embarquer autour de cette table-là et qui n'ont pas l'expertise d'établir un réseau de sentiers comme nous l'avons... C'est-à-dire que, si on décide qu'on doit déménager un sentier et l'amener en région montagnaise, avec des roches, des cours d'eau, et des choses comme ça, il faut que notre expertise vous dise: Attention, ce n'est pas un sentier facile à entretenir, ce ne sera pas un sentier qui va être accessible pour tous les motoneigistes. Donc, on veut qu'à ces tables de concertation là nous ayons une influence prépondérante pour dire: Oui, il faudrait tasser celui-là, mais choisissons ensemble un autre endroit que nous jugeons, par notre expérience, qu'il serait préférable de passer. C'est dans ce sens-là.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Je comprends bien qu'est-ce que vous me dites, mais, autour d'une table, je crois que les intervenants, soit les élus de la CRE ou les gens de l'UPA, je crois que c'est facile de se concerter et que vous n'avez pas besoin de l'influence prépondérante. C'est sûr que votre expertise va faire que ces gens-là vont vous écouter. Puis, «prépondérance», c'est dur pour la concertation, là.

M. Lefebvre (Raymond): On est prêts à s'adapter à toutes les choses qui seront discutées. Mais il faut bien mentionner aussi qu'après avoir fait le tour du Québec, la majorité des endroits, il n'y a pas nécessairement de problématique avec le sport de la motoneige. Il y a certains endroits litigieux. Généralement, ça se règle, et il y a eu des belles preuves à Shawinigan avec l'Auberge des gouverneurs qui avait un sentier qui passait sur la promenade. Il y a des résidents qui sont arrivés, ils ont mentionnés que ça pouvait peut-être créer des irritants. La municipalité et le club se sont concertés, ont déplacé le sentier, mais le sentier se rend toujours à l'auberge, et les retombées économique sont encore là.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): M. le Président.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci. Oui, la concertation, chez nous aussi, ça se fait, même avec le ministère des Transports du Québec qui permet, à certaines occasions, dans les dessertes... Et c'est possible. Quand on se parle, c'est possible.

M. Lefebvre (Raymond): On est très ouverts à la concertation.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci.

Le Président (M. Pinard): Mme la ministre.

Mme Boulet: M. Lefebvre, j'aurais une dernière question. Vous parlez que les bénévoles... ou les clubs pourraient profiter d'une fraction des retombées touristiques. Alors, expliquez-moi comment vous voyez ça. Et est-ce que vous pensez qu'autour de votre table de concertation les gens vont être en accord pour ça?

M. Lefebvre (Raymond): Il faut qu'ils le soient, avec la démonstration qu'on vient de faire que ce produit touristique là est basé sur le bénévolat, sur l'entretien des réseaux. C'est nos bénévoles qui offrent le produit. Les ATR, le gouvernement, le ministère du Tourisme peuvent faire la promotion, mais, si on n'est plus capable d'offrir le produit à sa base... Vous auriez beau inviter tous les touristes que vous voulez, mais, s'ils ne retrouvent pas les services de qualité qu'on n'est plus en mesure de donner, bien à ce moment-là ils ne reviendront plus.

Donc, je pense que tout le monde doit être conscientisé. Déjà, l'utilisateur-payeur donne 16 millions de dollars dans l'exercice, plus l'immatriculation. On vous demande l'autorisation d'augmenter — et on est bons joueurs — de 10 \$ la surcharge parce qu'on croit qu'on doit contribuer davantage, mais je pense que l'ensemble des intervenants qui bénéficient des retombées doivent maintenant être en mesure de justifier une participation financière dans la base et dans le produit même des clubs de bénévoles de motoneigistes.

Mme Boulet: Alors, M. Lefebvre, vous pensez qu'ils pourraient donner une contribution aux clubs, c'est ça, qu'il y aurait une contribution, une quote-part? Comment vous voyez ça?

M. Lefebvre (Raymond): À ce moment-là, ça peut être en région, mais on le voyait plus haut que ça. Je pense que le fait que le produit motoneige est un produit d'appel du ministère du Tourisme, je pense qu'il y a moyen, là... Comme on l'a dit, une parcelle — on est très, très modestes dans nos demandes, je crois, et c'est très raisonnable; donc une parcelle — des retombées touristiques, et puis à ce moment-là je pense qu'on pourrait assurer, avec nos bénévoles, avec la formule qui existe actuellement, qui est la plus économique, de continuer à offrir ce produit-là au Québec et en région.

Mme Boulet: O.K. Ça va, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci, Mme la ministre. Sans plus tarder, M. le critique officiel de l'opposition, M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Madame, messieurs, bienvenue à cette commission. M. Lefebvre, je vais vous ramener aux propos des gens qui vous ont précédés tout à l'heure, de Chaudière-Appalaches. Ils ont fait une recommandation concernant le comité consultatif, le mandat du comité consultatif, de faire en sorte que ce mandat soit changé. On pensait à un comité consultatif qui agirait comme arbitre. Les gens nous disent: Non, non, non, ne faites pas ça; dans un esprit de concertation, allons-y donc avec un mandat de conciliation. Est-ce que vous êtes en accord, en harmonie avec cette demande de la CRE de Chaudière-Appalaches?

M. Lefebvre (Raymond): Je pense bien que oui, sauf que le monsieur a bien expliqué: il a parlé de conciliation, de médiation, après ça d'arbitrage, enfin s'il y a un problème majeur qu'on ne peut pas régler par conciliation. Oui, on est ouverts à ça. Je pense encore une fois que le tracé actuel des sentiers, dans son ensemble, ne cause pas de problème majeur, dans son grand ensemble. Donc, oui, il y aura des endroits où ces tables de concertation là auront un gros rôle à jouer, mais je pense qu'il y aura moyen de trouver une synergie pour faire en sorte que ça puisse continuer comme c'est là dans la majeure partie des cas.

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

M. Deslières: M. le Président, ce matin, dans *Le Devoir*, on fait référence — pas ce matin, mais du 3 mars 2006, un article de Louis-Gilles Francoeur — on faisait mention qu'on pouvait percevoir qu'il y aurait plafonnement, concernant l'industrie de la motoneige, d'ici cinq ans. Ce sont des études économiques qui ont été produites par le gouvernement du Québec. Est-ce que, chez vous, vous avez des études qui corroborent ces éléments-là, en disant: Attention, là, l'industrie de la motoneige va plafonner ou même décroître d'ici cinq ans?

Le Président (M. Pinard): M. le président.

M. Routhier (Martin): On n'a pas d'étude précise, mais on peut vous dire que ça se maintient au fil des années. Auparavant, nos membres... Nos membres réguliers se maintiennent, avec une légère diminution, mais le tourisme rentre, ce qui fait que le nombre total est égal, sinon plus, année après année, et ce, depuis les quatre ou cinq dernières années. C'est à peu près le profil.

M. Deslières: Donc, ça se balance.

M. Routhier (Martin): C'est ça.

Le Président (M. Pinard): M. le directeur général.

M. Lefebvre (Raymond): Oui. M. le Président, j'aimerais rajouter en complément que l'avènement des nouvelles motoneiges fait en sorte que ça va amener de

nouveaux joueurs à la pratique de la motoneige. Et ainsi on croit... on a un devoir également, c'est un de nos sept défis qu'on a établis dans notre mémoire, on doit assurer une relève de la pratique de la motoneige, et je pense qu'avec ce qu'on est en train de faire et de mettre le réseau de sentiers de façon qu'il va respecter les riverains... nous sommes persuadés qu'il y aura moyen d'augmenter même le nombre de Québécois qui vont pratiquer cette activité.

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

M. Deslières: M. le président, je vous amène à votre recommandation 22 — vous en avez fait 33; de toute façon, chacune est pertinente, là, on voit votre expertise que vous avez développée au cours des 25, 30 dernières années particulièrement — et vous nous dites que vous n'êtes pas d'accord au fait qu'on puisse porter l'âge pour conduire une motoneige de 14 à 16 ans. Vous êtes en désaccord. Expliquez-nous ça, s'il vous plaît, parce que là on énumère des questions de sécurité, et là vous nous dites que vous n'êtes pas d'accord.

● (12 h 20) ●

M. Lefebvre (Raymond): Oui. Le fait de l'amener de 14 à 16 ans, nous, on croit qu'avec le système actuel, qui est de 14 et 15 ans avec une formation obligatoire, déjà le Québec est la province la plus sévère au niveau de la pratique des véhicules hors route. Et, pour aider la sécurité, à ce moment-là, plutôt que de prévoir d'augmenter de 14 à 16 ans, nous sommes prêts à rajouter dans la loi qu'il pourrait y avoir une escorte d'adultes qui pourrait, à ce moment-là, empêcher un groupe de jeunes 14-15 ans de partir et de ne pas avoir une surveillance. On est prêts à rajouter dans cet article de loi qu'il devrait y avoir une escorte qui est là, qui va aider à la formation et à faire également en sorte que ces jeunes motoneigistes là vont prendre des bonnes habitudes. Mais il faut bien penser qu'on est la province la plus sévère actuellement pour la pratique.

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi, M. le député. Une petite question: Combien avez-vous eu d'enfants — je dis «enfants» parce qu'en ce qui me concerne, moi, en bas de 16 ans, c'est un enfant; combien avez-vous eu d'enfants — qui ont suivi ces cours-là, cette année?

M. Lefebvre (Raymond): 735.

Le Président (M. Pinard): Sur combien d'utilisateurs?

M. Lefebvre (Raymond): Bien, disons que, nous, on a, à la fédération, 100 000 membres, dont 30 000 membres qui viennent de l'extérieur. Donc, sur 70 000 membres.

Le Président (M. Pinard): 700 sur 70 000 membres?

M. Lefebvre (Raymond): Oui. Mais ça s'accumule parce que le cours demeure. Celui qui l'a suivi à 14 ans, bien, à ce moment-là, il se rajoute au nombre qui est déjà existant. Il faut penser que la pratique de la motoneige, au niveau des jeunes de 14 et

15 ans, n'est pas une pratique courante. Généralement, les parents vont les asseoir derrière ou bien donc, déjà, ils les accompagnent dans la majeure partie du temps, et c'est très rare de voir des groupes de jeunes 14-15 ans dire: On part ensemble puis on s'en va faire de la motoneige. Je pense que, de ce côté-là, les parents ont pris une bonne responsabilité, et on n'a pas nécessairement, là, de trouble majeur ou de problématique avec les 14-15 ans qui ont suivi le cours.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Mais, quand vous nous parlez, M. Lefebvre, là, d'escortes, ça, ce n'est pas difficile dans la pratique, là, dans la vraie vie, d'organiser ça puis de dire: Ça va se passer comme ça, là?

M. Lefebvre (Raymond): Bien, disons qu'au départ on a nos agents de surveillance... sentier, qui connaissent la réglementation. S'ils aperçoivent des jeunes de 14-15 ans qui ne sont pas accompagnés, bien, à ce moment-là, tout simplement ils vont arrêter la circulation, ils vont les accompagner. Mais on ne pense pas... Je veux dire, c'est une mesure qui existe dans d'autres provinces, dans d'autres États, et elle semble avoir fait ses preuves. Pour nous, c'est comme une continuité de l'éducation qu'on fait pour... en sorte que les jeunes déjà, au départ, prennent des bonnes habitudes. On ne voit pas que ce sera une problématique majeure d'application, là.

M. Deslières: Une dernière question, M. le Président, en ce qui me concerne, et je vais laisser mes collègues poser les autres questions. Tout à l'heure, vous avez parlé de besoins monétaires pour répondre à vos besoins. Vous avez fixé dans ça 1 million par année, les autres... et vous nous dites: Bon, il faudrait que la fédération puisse avoir une — je reprends votre expression; une — parcelle des revenus. Pouvez-vous me chiffrer la parcelle, s'il vous plaît? À quoi vous pensez, là, quand vous dites... Est-ce que vous pouvez nous rendre ça plus concret, là, une partie... une parcelle? Mais ça veut dire quoi, là? Vous vous attendez à quoi comme montant dans... On a parlé du million.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que c'est à part du million?

M. Lefebvre (Raymond): Ça pourrait ressembler autour de ça, également.

M. Deslières: C'est à part?

M. Lefebvre (Raymond): Non, non. Non, non. Ça pourrait être... En réalité, là, je veux dire...

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi, M. le directeur général. Tout à l'heure, vous nous avez parlé que la fédération aimerait obtenir de la part du gouvernement et surtout du ministère du Tourisme, bien entendu, c'est ce que j'ai compris, la somme de 1 million de dollars, parce que l'industrie, d'abord et avant tout, débute par la confection des pistes, par son entretien et

que vous aimeriez avoir des retombées directes pour vous aider à la confection de ces pistes-là. Est-ce que je me suis trompé dans mon interprétation?

M. Lefebvre (Raymond): Pour nous, le million ne vient pas nécessairement du ministère du Tourisme. Il vient du gouvernement, du coffre du Trésor, là, qui bénéficie de 134 millions, là, en retombées de taxes de notre activité. Ce million-là viendrait directement de là.

On dit, nous, que, d'année en année, les demandes qu'on reçoit de nos clubs pour de l'infrastructure jouent autour de 1,5 million de dollars par année, pour remplacement de ponceaux, déboisement à tel endroit, repose de signalisation. Nos demandes qu'on reçoit, bon an, mal an, c'est 1,5 million. Donc, ayant notre million qui viendrait directement du Conseil du trésor, ou peu importe de l'endroit, une parcelle des retombées touristiques pourrait ressembler peut-être à notre 500 000 \$ qui nous aiderait à continuer à assurer aux clubs de pouvoir faire les travaux. Parce qu'actuellement on a 300 000 \$ de disponibles pour des demandes de 1,5 million. Donc, ça veut dire que notre réseau s'en va en décrépitude à certains endroits, il y a des travaux qui seraient absolument nécessaires à réaliser, et on n'est pas en mesure d'aider nos clubs. Donc, avec ces montants-là, on va être en mesure d'assurer une bonne pérennité de notre réseau.

Le Président (M. Pinard): La surcharge ne vous procure pas la somme de 4 millions de dollars par année?

M. Lefebvre (Raymond): La surcharge, comme dit mon président...

Le Président (M. Pinard): Et, si oui, qu'est-ce que vous faites avec?

M. Lefebvre (Raymond): Le 4 millions sert à l'épicerie. C'est-à-dire que ça sert à entretenir le réseau, le gratter, le surfacer. Ça aide à avoir une subvention sur l'achat de surfaceuses, ça aide un volet sur la signalisation et ça aide également à notre volet sur la patrouille de sécurité. Donc, cet argent-là, même additionnel, ça ferait 1,6 million. La fédération étudie présentement une meilleure façon ou une façon différente de répartir cet argent-là au niveau des clubs. Donc, on ne veut pas affecter le 10 \$ que l'on a besoin absolument pour l'épicerie à d'autres volets que ça. C'est pour ça qu'on va chercher le million ailleurs et les retombées, une parcelle des retombées touristiques également pour les infrastructures.

Le Président (M. Pinard): O.K. M. le député de Gaspé... Oh, Excusez-moi.

M. Deslières: Est-ce qu'on a encore du temps?

Le Président (M. Pinard): Allez, oui, il vous reste trois minutes.

M. Deslières: Une question vite. Je pourrais élaborer, mais je vais laisser la chance à mes collègues. On parle de retombées fiscales de 324 millions, 324 millions

de dollars, dont 194 pour Québec et 130 millions pour Ottawa. On parle de «fiscales et parafiscales». Rapidement, est-ce que vous recevez de l'aide d'Ottawa?

M. Lefebvre (Raymond): Pas du tout.

M. Deslières: Pas une cenne?

M. Lefebvre (Raymond): Sauf... La fédération comme telle, non, mais il y a DEC Canada qui participe, à certains endroits, dans certains projets, aux endroits où DEC Canada a pignon sur rue, là, finalement. Mais la majorité des régions du Québec n'ont pas nécessairement l'argent de DEC Canada.

M. Deslières: Donc, la pratique envoie 130 millions à Ottawa, mais encore une fois l'ascenseur ne nous revient pas. L'argent du Québec s'en va, mais il ne revient pas. C'est ça que vous me dites, là?

M. Lefebvre (Raymond): C'est ça que je vous dis.

M. Deslières: Parfait. Merci.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Gaspé, rapidement. Deux minutes.

M. Lelièvre: Très rapidement, je voudrais vous entendre sur la sécurité. Pages 58, 59, 60 et 61, vous avez quatre recommandations concernant la surveillance des sentiers et vous évoquez le manque de respect à l'égard de vos bénévoles dans le passé. La nouvelle saison est en cours. Bon, j'aimerais savoir... Dans un premier temps, là, vous demandez les mêmes pouvoirs pour vos agents bénévoles que ceux des forces de l'ordre pour assurer... les mêmes pouvoirs et responsabilités pour faire respecter l'ensemble des règlements concernant la pratique de la motoneige. Est-ce que vous l'avez obtenu ou vous voulez l'avoir? Est-ce qu'à date, au moment où on se parle, vous avez des agents spéciaux sur les parcours?

M. Lefebvre (Raymond): On a des agents spéciaux bénévoles sur le parcours, et ils ont l'autorité de faire respecter l'article du règlement et de la loi. C'est évident qu'il y a des choses qu'on ne voudra pas nécessairement toucher, c'est-à-dire, exemple, la vitesse, parce qu'on n'est pas spécialistes au niveau du radar, et des choses comme ça. Mais, l'ensemble des autres articles de la réglementation, on voudrait être en mesure d'émettre des constats d'infraction, parce que, dans le document, on parle que les constats d'infraction seraient surtout ciblés sur les silencieux modifiés et le droit d'accès. C'est une précision qu'on demandait.

M. Lelièvre: Et le manque de respect de vos agents?

M. Lefebvre (Raymond): Le manque de respect de nos agents, je tiens à féliciter le ministère des Transports qui... Lorsqu'il y a eu le renouvellement des plaques de la SAAQ, ils ont mis un document qui expliquait aux motoneigistes le rôle et les pouvoirs de nos agents bénévoles, et je peux vous dire que, dans le

sentier, ça s'est fait ressentir dès cette saison. Donc, c'est un travail que la fédération doit mettre en place pour sensibiliser les motoneigistes que nos agents de surveillance, qu'ils soient spéciaux ou réguliers, ont un pouvoir et ils doivent obtenir le respect des utilisateurs.

M. Lelièvre: Et, lorsqu'il arrive des problèmes au niveau, par exemple, disciplinaire, de la part de certains agents, parce qu'il y a 3 000 agents sur le territoire, là, est-ce que vous avez une procédure de règlement des litiges ou une procédure de conciliation entre, bon, l'agent et la personne? Est-ce que vous... Comment ça procède?

M. Lefebvre (Raymond): Non. De ce côté-là, on n'a pas de déontologie, comme on dit, des choses comme ça. La majorité, on n'a pas de problématique nécessairement, dans le sentier, entre un agent de surveillance... Il faut bien penser que le mandat premier de nos agents actuellement, surtout, c'est de la sensibilisation, et ils essaient de faire comprendre, de sensibiliser le motoneigiste à son comportement et à le modifier. La contravention vient en dernier lieu, et, à ce moment-là, ce n'est pas nécessairement ce qu'on souhaite toujours, de faire une contravention, mais c'est plutôt un devoir de sensibilisation qu'on espère. Sauf que le fait d'établir clairement que nos agents ont des mandats clairs, bien, à ce moment-là, ça va encore davantage attirer le respect.

Le Président (M. Pinard): Merci...

M. Lelièvre: M. le Président...

Le Président (M. Pinard): J'aurais besoin de l'autorisation unanime des membres, le consentement des membres de cette commission pour permettre au député de Beauce-Nord de poser sa question, en 2 min 30 s, question et réponse, considérant l'ordre de la Chambre. On nous avait dit qu'on devait terminer nos travaux à 12 h 30, alors, comme il nous reste encore le député de Beauce-Nord, est-ce que vous permettez que je poursuive? Oui? Alors, M. le député de Beauce-Nord, en 2 min 30 s.

● (12 h 30) ●

M. Grondin: Petite question. Merci beaucoup, M. le Président. Moi, je voyais, dans votre texte, le respect de l'environnement et dans une perspective de développement durable. Est-ce que les clubs de motoneige font des pressions au niveau des constructeurs de motoneiges? On sait très bien qu'aujourd'hui les nouvelles motoneiges qui sortent, là — je pense qu'ils appellent ça des quatre-temps — ça pollue beaucoup moins, ça prend beaucoup moins d'essence et puis ça réglerait beaucoup de problèmes en tout cas de bruit, où on a des problèmes, en fin de compte. Est-ce que les clubs font des pressions pour améliorer cette situation-là?

M. Lefebvre (Raymond): D'ailleurs, on est toujours en contact avec l'association des marchands de motoneiges internationale, et c'est évident qu'on fait plusieurs représentations pour leur dire qu'au Québec actuellement il se passe, là, une analyse de la pratique de la motoneige, et on leur demande de produire des

motoneiges avec moins d'effet de serre et moins bruyantes. Cependant, il faut bien préciser qu'actuellement la majorité des motoneiges rencontrent les normes de l'association de protection aux États-Unis, et qui vont être adoptées au Québec, et la même chose au niveau du bruit. Donc, les motoneiges actuelles rencontrent ces normes-là, et la seule chose que les manufacturiers font, ils tendent à l'améliorer et l'améliorer. Donc, on rencontre les normes avec nos véhicules actuellement.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. Lefebvre. Merci à vous, M. le président et madame, de vous être présentés à cette commission. Vos propos ont été très enrichissants, et nul doute que ça va nous permettre d'avancer d'une façon très positive vers l'adoption de ce projet de loi. Alors, merci beaucoup.

Et, à tous, je vous souhaite bon appétit. Vous pouvez laisser vos effets sur votre bureau, les portes seront fermées et cadenassées. Alors, nous suspendons donc jusqu'à 14 heures. Alors, dépêchez-vous à aller dîner!

(Suspension de la séance à 12 h 32)

(Reprise à 14 h 9)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, je vous invite à vous asseoir. Nous reprenons nos travaux. Nous en sommes aux auditions de la part de la Commission des transports et de l'environnement, consultations particulières dans le cadre du document d'orientation sur les véhicules hors route qui a été déposé par Mme la ministre déléguée aux Transports et députée de Lavoie.

Alors, ce matin, nous avons déjà entendu trois groupes et, cet après-midi, nous aurons l'occasion d'entendre la Conférence régionale des élus de l'Outaouais, suivi de la Conférence régionale des élus des Laurentides; ensuite, Les Associations touristiques régionales associées du Québec, la Conférence régionale des élus de la Mauricie; à 17 heures, la Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire Petit Train du Nord; à 17 h 45, la Conférence régionale des élus Vallée-du-Haut-Saint-Laurent; et, à 18 h 30, le Centre québécois du droit de l'environnement.

Alors, sans plus tarder...

● (14 h 10) ●

M. Deslières: ...

Le Président (M. Pinard): Oui, M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Juste une question d'information. Est-ce que je comprends que, pour les quatre groupes à partir de 16 h 15, nous n'avons pas reçu les mémoires?

Le Président (M. Pinard): Actuellement, je ne suis pas en possession de ces mémoires.

Alors, je suis heureux d'accueillir, au nom des membres de la commission, la Conférence régionale des élus de l'Outaouais, alors, Mme Jocelyne Houle, membre du conseil d'administration, et M. Jean-Marc Purenne, agent de développement de l'Unité régionale de loisir et de sport de l'Outaouais. Alors, bienvenue,

monsieur, madame. Et, sans plus tarder, je vous prierais de vouloir nous expliquer votre mémoire. Vous avez un temps de parole de 15 minutes, et, par la suite, le 30 minutes qui va suivre sera divisé équitablement entre les deux groupes parlementaires. Alors, madame.

Conférence régionale des élus de l'Outaouais (CREO)

Mme Houle (Jocelyne): Merci, M. le Président. Mme la ministre déléguée aux Transports, MM. et Mmes les députés, membres de la commission des transports, M. MacMillan, député et whip en chef. Permettez-moi tout d'abord de me présenter: Jocelyne Houle, conseillère municipale à la ville de Gatineau et membre du conseil d'administration du conseil régional de l'Outaouais, accompagnée de M. Jean-Marc Purenne, qui est agent de développement pour l'URSLO, l'Unité régionale de sport et loisir Outaouais, et coordonnateur du comité de sentiers récréatifs de la CREO.

Les quelques réflexions qui suivent ont été élaborées par notre comité de sentiers récréatifs, composé majoritairement de représentants de MRC de l'Outaouais et de la ville de Gatineau. Ces réflexions ont été soumises aux membres de la Conférence régionale des élus de l'Outaouais pour commentaires. Après une brève description du mandat de notre organisation, nous reprendrons et commenterons les propositions qui nous concernent dans votre document d'orientation. Nos commentaires suivront le même ordre que les orientations présentées dans votre document.

Alors, la Conférence régionale des élus de l'Outaouais est l'interlocutrice privilégiée du gouvernement du Québec en matière de développement régional et est mandatée pour favoriser la concertation des partenaires au sein de la région. De plus, la CREO a comme mandat de réaliser un plan quinquennal de développement pour la région de l'Outaouais qui définit, dans une perspective de développement durable, les objectifs généraux et particuliers de développement de la région. Elle émet également des avis au gouvernement du Québec sur le développement de la région.

La mise en place de la CREO par le gouvernement du Québec et la signature du protocole d'entente entre le gouvernement du Québec et les présidents de CREO, lors du Forum des générations, ont lancé la mise en place d'une nouvelle gouvernance qui devrait se traduire par la décentralisation, la régionalisation des services, l'adaptation des normes et programmes gouvernementaux aux particularités de la région et de ses territoires et par des initiatives de partenariat.

Donc, à titre de partenaire privilégiée du gouvernement en matière de développement régional, de décentralisation et de régionalisation, la CREO se sent interpellée par le débat sur les véhicules hors route. De plus, en tant qu'organisme régional de concertation qui fait la promotion du développement régional durable, nous sommes particulièrement concernés par la mise en place de mesures qui favorisent et concilient à la fois les retombées économiques, la protection de la santé et de l'environnement et l'implication des citoyens, dont les élus, les riverains et les utilisateurs de véhicules hors route. Partant de cette préoccupation centrale, nous

vous faisons part de nos commentaires sur le document d'orientation de la commission parlementaire sur les véhicules hors route.

Au niveau de la concertation régionale. La conférence régionale des élus s'est dotée d'une table de concertation sur les sentiers récréatifs coordonnée par l'unité régionale de sport et de loisir, composée de représentants de la ville de Gatineau, des quatre MRC, c'est-à-dire des Collines-de-l'Outaouais, de Papineau, de Pontiac et de La Vallée-de-la-Gatineau, du ministère des Transports, du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, du ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport et de Tourisme Outaouais. Le mandat est d'étudier les problématiques de sentiers qui lui sont référées, faire des recommandations et coordonner leur développement.

Également, la ville de Gatineau, suite à des pressions de citoyens concernés par les problèmes occasionnés par certains utilisateurs de véhicules hors route, a mis en place un comité ayant pour but de solutionner ces problèmes. Ce comité, encore actif aujourd'hui, comprend les représentants de la ville, de la MRC des Collines-de-l'Outaouais, d'Hydro-Québec, du Chemin de fer Québec-Gatineau, du MTQ, de l'URSLO, des pratiquants de véhicules hors route et des corps policiers présents sur le territoire. Ce comité, entre autres, est à l'origine du projet de sentiers parallèles pour les véhicules hors route le long de l'autoroute 50.

En réponse à la proposition gouvernementale, la CREO est prête à élargir sa table de sentiers récréatifs, et ceci, tout en gardant la responsabilité d'en déterminer la composition modifiée dans le cadre du mandat qui nous serait attribué par le gouvernement. Or, nous tenons à nous assurer que nous aurons les ressources nécessaires pour effectuer ce mandat. Vous désirez nous attribuer une ressource de coordination, mais un tel mandat exigera aussi certaines études de faisabilité et probablement certaines études d'impact, tel que suggéré plus loin dans votre document. Nous demandons donc à la ministre de nous accorder à la fois le support de son ministère et un financement suffisant, récurrent et indexé, pour la réalisation de ce mandat.

En ce qui a trait à la mise en place des réseaux interrégionaux, vous nous dites qu'un financement serait accordé selon les programmes déjà en place. Nous désirons vous sensibiliser au fait que les enveloppes doivent être réparties équitablement entre les régions et tenir compte de leurs spécificités régionales.

Selon notre compréhension du document d'orientation, vous nous donnez jusqu'en 2009 pour à la fois identifier le réseau et le réaliser. Il nous apparaît difficile d'atteindre ces deux objectifs dans les délais impartis. En effet, si certaines études d'impact doivent être réalisées préalablement, elles prolongeront d'autant les délais nécessaires à la mise en place du réseau qui se veut permanent. Ces études demandent temps et argent et ne doivent pas être précipitées dans le seul but de rencontrer un échéancier artificiel. Nous vous demandons donc de transférer la gestion et l'imputabilité des enveloppes disponibles à la CREO, qui verra ensuite, selon les priorités régionales, à affecter ces sommes sur son territoire. Nous vous demandons également de confier à la CREO la responsabilité de déterminer, en tenant compte de la réalité de l'Outaouais, les échéanciers

nécessaires à la réalisation des réseaux interrégionaux sur son territoire. À cet effet, les enveloppes financières qui seront transférées à la CREO ne devront pas être périmées en 2009 mais rester disponibles afin de compléter ces réseaux.

Toujours au niveau financier, il serait préférable de considérer le support financier à l'entretien selon le nombre de kilomètres de sentiers reconnus et balisés, comparativement au support financier actuel par les clubs seulement. Dans cette perspective, le support aux clubs de véhicules hors route devrait être comparable à celui des clubs de motoneige au niveau des infrastructures. Pour l'ajustement des montants prélevés en sus par la SAAQ aux fins de support et d'entretien, nous vous suggérons de les indexer annuellement. Ceci permettra aux réseaux de ne pas se détériorer, car les coûts, eux, continueront de croître annuellement.

La pérennité des sentiers. Nous sommes en accord avec le but poursuivi d'assurer la pérennité des sentiers par une protection balisée, pour les inconvénients de voisinage, de bruit et d'odeurs. De façon complémentaire, il serait souhaitable de mettre également en place un système de financement de réserve ou caisse commune en termes de — excusez l'expression anglaise — «no fault», comme en conduite automobile, afin de permettre aux riverains d'avoir un recours contre des inconvénients de voisinage qui vont au-delà des inconvénients d'origine. Un tel financement de réserve permettrait soit de dédommager les gens pour nuisances accrues, soit de relocaliser le sentier fautif.

● (14 h 20) ●

Dans un deuxième temps, nous accueillons favorablement votre proposition de protéger contre les recours les propriétaires fonciers accordant des droits de passage. En ce sens, nous croyons qu'il est important d'assurer également la représentation légale de ces propriétaires terriens lors de ces procédures. En ce sens, il faudra aussi voir à poursuivre et sanctionner le plus sévèrement possible les contrevenants qui ne respectent pas leurs propriétés et le droit de passage accordé. Cette façon de faire nous aidera sûrement à garder les droits de passage tout en protégeant l'apport économique des activités de quad et de motoneige aux communautés.

L'Outaouais est limitrophe à l'Ontario et facilement accessible des États-Unis. Il serait donc important que l'affichage à l'entrée limitrophe ainsi que les documents reliés à la réglementation sur les sentiers dans les mêmes secteurs soient bilingues. De plus, la promotion hors Québec du réseau de sentiers devrait insister sur les règles appliquées sur les sentiers au Québec. De cette façon, plusieurs désagréments actuellement observés, à la fois pour les touristes et pour les agents de surveillance, seraient amoindris.

Vous présentez également l'idée d'une recherche socioacoustique afin d'identifier des mesures d'atténuation à mettre en place selon les nuisances pouvant être reliées à un sentier. Nous sommes d'accord avec cette approche, mais il ne faut pas oublier que toute mesure d'atténuation augmente les coûts de mise en place du réseau. De plus, s'il apparaît évident que des études socioacoustiques devront être réalisées sur certaines portions de sentier, il est clair que les délais de ces études prolongeront d'autant la mise en place du réseau. Ceci vient bonifier notre proposition de laisser à la

CREO le soin de revoir les délais selon les réalités régionales.

Vous n'êtes pas sans savoir que des nouvelles règles apportent généralement des coûts supplémentaires d'aménagement et demandent, dans leur application, de la formation et de l'accompagnement notamment auprès des bénévoles. Or, les clubs ont de moins en moins de bénévoles, ce qui a pour effet d'augmenter la charge de travail qui leur est actuellement dévolue. Or, comme ces bénévoles sont directement impliqués dans la mise en place du réseau, il serait important d'aider ces clubs à ne pas perdre leurs bénévoles en s'assurant que les règles soient claires, précises, faciles à mettre en place et en s'assurant que des moyens soient prévus à cet effet.

Il est clair que des plans d'évacuation devront être mis en place dans plusieurs secteurs de notre région. Il sera important à ce niveau de déterminer collectivement et en région qui sera responsable des coûts reliés au premier intervenant, de façon à ce que personne n'ait la surprise d'une facture importante lors d'une intervention.

Vous mentionnez également qu'une analyse a été faite par l'Institut national de santé publique sur les coûts sociaux associés aux accidents de VHR. Nous espérons toutefois que cette analyse considère la différence entre les accidents survenus hors sentier et les accidents sur sentier, de façon à avoir l'heure juste sur les coûts sociaux et légaux.

Nous accueillons favorablement le resserrement des règles pour les jeunes de moins de 18 ans. Cependant, puisque l'activité en véhicule hors route est une activité en grande partie familiale, nous vous proposons de réfléchir à une autre éventualité pour les 14-16 ans en lieu et place d'une interdiction complète de conduire un VHR. Il serait peut-être possible de les obliger à suivre à la fois une formation similaire à celle suggérée pour les 16-18 ans, tout en les obligeant à être accompagnés en sentier d'un détenteur de permis valide ayant plus de 18 ans.

Pour ce qui est de prévoir une amende pour circulation sur un terrain privé sans l'autorisation du propriétaire ou du locataire, nous pensons qu'il serait important de changer les mots «circulation sur un terrain privé» par les mots «circulation hors sentier balisé». Ceci permettra un meilleur contrôle et donnera un signal clair aux délinquants. Par ailleurs, si les amendes sont, elles aussi, progressives selon le nombre d'infractions, la sanction sera certainement plus efficace. En outre, il devrait être interdit aux VHR modifiés aux fins de compétition de circuler dans les sentiers balisés.

Par ailleurs, nous sommes en accord avec la proposition qu'un amendement législatif proposera que cette approbation, circuler sur les chemins municipaux, soit remplacée essentiellement par un devoir d'information de la part de la municipalité. Pour ce qui est du rapport de sécurité et du plan de signalisation exigés, nous comptons énormément sur le support sans coût du MTQ, d'une part parce qu'il a développé une expertise reconnue sur le sujet au cours des années et, d'autre part, parce que ces rapports occasionneraient encore de nouveaux frais pour les municipalités.

En regard de l'apport économique généré par leurs activités, assurer l'accueil et la sécurité des touristes est essentiel. L'idée d'une formation pour les guides qui

travaillent avec les touristes est importante. Cependant, il faut garder à l'esprit qu'au niveau de la motoneige la saison est courte et que les emplois de guide sont à la fois saisonniers et peu rémunérateurs. En ce sens et de façon à ce que les apprentis guides ne soient pas pénalisés et de façon à assurer une formation suffisante des guides compétents, il serait important que la formation offerte soit accessible financièrement mais surtout qu'elle se donne à distance raisonnable du lieu de service.

Certains clubs n'acceptent pas que les patrouilleurs des autres clubs interviennent sur leurs sentiers, car souvent les agents des autres clubs viennent vendre leurs cartes de membre dans ces sentiers. Selon nous, ce fait nuit à une pratique sécuritaire sur les sentiers. En effet, plus il y a de patrouilleurs sur les sentiers, meilleur est le contrôle. En ce sens, nous recommandons que les patrouilleurs aient un mandat plus large que celui d'un seul club. Si on met ceci en relation avec un support à l'entretien selon le nombre de kilomètres et non selon le nombre de membres, on amoindrira beaucoup de réticences.

Dans le processus de planification, nous nous attendons à devoir fournir un effort ardu afin de trouver un ou des parcours de moindre impact. Ceci étant dit, il se peut que, pour joindre deux sections d'un sentier, à la fin d'un travail et après avoir étudié toutes les autres options possibles, nous rencontrions une difficulté particulière avec un seul ou très peu de propriétaires terriens. Dans de tels cas, où il n'y a aucune autre solution socialement acceptable, nous aimerions que les règles reliées à l'expropriation soient revues afin de permettre, pour le bien commun, une expropriation pour des fins récréotouristiques. Les cas pourraient être référés au comité consultatif à l'échelle du Québec, qui rendrait...

Le Président (M. Pinard): Madame, je vous invitais à conclure, le 15 minutes étant déjà écoulé.

Mme Houle (Jocelyne): Merci. Alors, vous noterez que nos recommandations vont dans le sens de la décentralisation, et nous espérons que celles-ci, soumises dans le cadre des consultations de la commission, seront prises en considération. Merci. Nous sommes prêts pour les questions.

Le Président (M. Pinard): Merci, Mme Houle. Alors, immédiatement, Mme la ministre déléguée aux Transports et députée de Lavolette, s'il vous plaît.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, Mme Houle. Je vais revenir, moi, dans votre document, Mme Houle, à la page 5. Alors, vous dites, en haut de la page 5, parce que mes questions sont presque toutes essentiellement dans cette page-là... Alors, M. le Président, si je puis, là... En bas, c'est écrit: «Nous demandons donc à la ministre de nous accorder à la fois le support de son ministère et un financement suffisant, récurrent et indexé pour la réalisation de ce mandat.» Alors, j'aimerais ça que vous me disiez c'est quoi, un financement suffisant, récurrent et indexé. Ça représente quoi pour vous?

Mme Houle (Jocelyne): Bien, je pense que les montants qui ont été dits ce matin, au niveau des

40 000 \$, là, que ce soit par l'UMQ ou par la CRE de la Chaudière-Appalaches, nous semblent de bon augure.

Mme Boulet: Le 40 000 \$? O.K.

Mme Houle (Jocelyne): Le 40 000 \$ pourrait être inscrit au même titre pour la CREO.

Mme Boulet: D'accord. Alors, M. le Président... Il y a également, dans cette même page là... Mme Houle, vous parlez également de... bon, l'argent qui viendrait, là, du programme du MAM, qui viendrait en aide à la mise en place des sentiers interrégionaux, soit le développement, soit le déplacement, soit la mise en place de mesures d'atténuation. Vous, vous nous dites: Nous, on aimerait mieux que cet argent-là soit partagé de façon équitable dans chacune des régions, qu'on ait l'argent puis qu'on le gère, puis que, même si on dépasse 2009, il n'y a pas de problème. C'est-u bien comme ça que je comprends ça?

Le Président (M. Pinard): Mme Houle.

Mme Houle (Jocelyne): Oui.

Mme Boulet: M. le Président...

Mme Houle (Jocelyne): Est-ce que vous avez quelque chose à ajouter, monsieur?

M. Purenne (Jean-Marc): C'est bien ça.

Mme Houle (Jocelyne): C'est bien ça.

Mme Boulet: C'est bien ça que vous pensez. Alors, que ce ne soit pas terminé en 2009, là, vous, vous pensez qu'il n'y a pas urgence dans la maison, là. Moi, je pense qu'il y a urgence de faire en sorte que, les tronçons problématiques, on trouve des pistes de solution, dans un premier temps. Et, deuxièmement, il faut comprendre que les besoins ne sont peut-être pas les mêmes dans toutes les régions du Québec. Dans certaines régions, il n'y en a pas, de conflit d'usage. Si on va dans les régions plus nordiques, je n'aurai pas besoin de mettre le même argent probablement que je vais devoir mettre dans les Laurentides, parce que vous comprenez que la cohabitation est plus facile, le territoire est beaucoup plus grand, et des conflits d'usage, on n'en a pas vraiment beaucoup dans certaines régions. Alors, de trancher le gâteau en 17 parts égales, vous pensez que c'est pertinent, que c'est approprié? Alors, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Mme Houle.

Mme Houle (Jocelyne): Écoutez, ce n'est peut-être pas tranché en parts égales, c'est beaucoup plus de façon équitable. Et la partie que je n'ai pas eu le temps, là, que j'ai escamotée dans la lecture, c'est la partie qui touche les sentiers qu'on demanderait le long de l'autoroute 50, aussi. Alors, vous savez, déjà là, on a une problématique particulière, parce qu'en 2009 je ne crois pas que l'autoroute 50 sera terminée.

Mme Boulet: Non...

• (14 h 30) •

Mme Houle (Jocelyne): Alors, automatiquement, là, en partant, si on parle d'un sentier... la pérennité des sentiers, on a une problématique. Alors, c'est pour ça qu'on suggérerait que les argents, de façon équitable, nous soient transférés. Je vais laisser M. Purenne ajouter, si vous permettez.

M. Purenne (Jean-Marc): Une autre problématique qu'on a, c'est, entre autres, pour la motoneige, où l'accès avec l'Ontario, qui se fait dans la municipalité de... à la MRC des Collines, au niveau de la municipalité de Pontiac ainsi que la MRC de Pontiac, passe actuellement dans le parc de la Gatineau, et on a cinq ans pour le sortir du parc de la Gatineau, le sentier. Et ça, cet accès-là, c'est un accès majeur pour monter, justement, toute la ligne de la Vallée-de-la-Gatineau et aller aussi dans les Laurentides, que c'est extrêmement important pour nous de pouvoir travailler avec, entre autres, le parc de la Gatineau là-dessus et les clubs de motoneige, là, pour vraiment établir un lien. Parce que, les terres publiques, en dehors du parc de la Gatineau, elles sont assez rares, c'est surtout de la terre privée qu'il y a autour du parc. Ça fait qu'on se retrouve aussi avec cette problématique-là.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, si je comprends bien, M. Purenne, ce qui fait, là, que, le 2009, il vous semble un peu court dans le temps, c'est, un, vous avez cette problématique du parc de la Gatineau, qui est un parc fédéral, et vous avez en même temps la problématique de l'autoroute 50 qui ne sera pas terminée et qui, pour vous, va devenir probablement un sentier stratégique pour traverser la région. Alors, c'est dans ce contexte-là, en faisant un lien avec ces deux dossiers-là en particulier.

M. Purenne (Jean-Marc): C'est ça. Et les projets qu'on a comme sentier régional, c'est vraiment une boucle complète avec Laurentides et qui englobe l'ensemble de la région, au niveau du quad. La motoneige, c'est de consolider ce qu'il y a et de déplacer les endroits qu'on est obligé de déplacer.

Mme Boulet: O.K. M. le Président, j'aurais une autre question. Vous parlez que le support financier actuel, il est calculé selon le nombre de membres, là, puis... Ce n'est pas tout à fait ça, je n'ai pas la formule exacte, là, j'ai... mais c'est calculé en fonction du nombre de kilomètres également. Les clubs qui ont plus de membres, effectivement ils ont plus de droits d'accès, là, donc ils ont plus de revenus, mais la péréquation qui vient du programme des sports et loisirs, elle est faite en fonction du nombre de kilométrage d'entretien de sentiers. Alors, c'est déjà un élément qu'on tient compte dans la formule, là.

M. Purenne (Jean-Marc): Mais, au-delà de ça, c'est que...

Le Président (M. Pinard): M. Purenne.

M. Purenne (Jean-Marc): Excusez-moi. Au-delà de ça, ce qui arrive, c'est que... Je prends, par exemple, la MRC de Pontiac, qui est la MRC la plus à l'ouest,

après ça, bien on a le Témiscamingue comme tel... Ce qui arrive, c'est qu'il y a très peu de gens qui habitent cette MRC là, elle est presque en déstructuration comme MRC. Ils ont énormément de sentiers sur leur territoire et ils arrivent à peine à entretenir leurs sentiers parce que le nombre de membres n'est pas là et il ne le sera jamais. Puis, quel que soit le système de péréquation, bien ils vont être pénalisés parce que, premièrement, il y a le lien avec les Laurentides qui se fait là, jusqu'à Clova dans notre cas, et le lien avec l'Abitibi. Et on se retrouve vraiment avec des problématiques au niveau de sentiers, là, de longue randonnée.

Mme Boulet: Alors, M. le Président...

Le Président (M. Pinard): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. Purenne, effectivement il y a un problème dans la péréquation, et d'ailleurs la fédération est en demande pour qu'on revoie cette formule de péréquation là pour aider les clubs qui ont beaucoup de kilomètres et très peu de membres. Est-ce que vous nous dites également par ça que vous seriez prêt, là, comme le demande la fédération des clubs, à ce qu'il y ait une augmentation de la surcharge sur la plaque d'immatriculation? Est-ce que vous pensez que ça donnerait un coup de main pour l'entretien des sentiers? Seriez-vous en accord avec ça?

M. Purenne (Jean-Marc): Dans notre texte, on dit qu'on est en accord et on dit aussi qu'il faut être indexé.

Mme Boulet: Bon, O.K. J'aurais une autre question, après je vais laisser la place à mes collègues. On parle d'une protection balisée sur un tronçon de base, là, qui relierait l'ensemble des régions les unes entre les autres, mais vous parlez que ça prendrait pareil une caisse commune en termes de «no fault». Alors là, on met une protection pour ne pas qu'il y ait de recours, mais vous êtes après nous dire, dans votre document, que ça prendrait pareil une caisse pour dédommager les inconvénients des gens qui... des riverains. Alors, pourquoi on mettrait une protection si on met en place une caisse pour...

M. Purenne (Jean-Marc): C'est que...

Le Président (M. Pinard): M. Purenne.

M. Purenne (Jean-Marc): Excusez-moi. C'est que... en fin de compte, ce qu'on préconise, c'est peut-être un recours, un premier recours...

Le Président (M. Pinard): Un recours?

M. Purenne (Jean-Marc): ...au niveau des gens. C'est que ce qui est présenté ici, c'est qu'il n'y aurait pas de recours, mais les gens... S'il y a, par exemple, des... je ne sais pas, on a prévu un niveau acoustique x, y sur un sentier, et ce niveau acoustique là est supérieur... au cours des ans, il grossit, il grossit, il grossit à cause de l'achalandage — l'exemple est peut-être mauvais, là, mais... C'est une nuisance accrue. Et là,

rendu là, bien les propriétaires qui ont accepté à un moment donné qu'on passe près de chez eux ou qui ont accepté qu'on passe sur leurs terrains, bien, là, ce n'est pas la nuisance qui était prévue au départ, ils se retrouvent avec un problème qui, lui, au cours des ans, a augmenté. Rendu là, est-ce qu'il est possible d'avoir tout simplement un genre de recours pour s'entendre soit avec les propriétaires ou soit pour relocaliser le sentier qui, lui, a un achalandage accru? C'est ça, l'élément.

Mme Boulet: M. le Président... M. Purenne, moi, ce que je vois, c'est que la table de concertation, elle est là pour ça, pour faire en sorte que les conditions de base qui ont été acceptées par les riverains soient minimalement maintenues dans le temps. Et tout ce qui est en termes d'émission de gaz, d'émission de bruit... les normes fédérales ou nord-américaines qui s'en viennent vont être de plus en plus rigoureuses, de plus en plus sévères. Donc, on devrait vivre, dans les années à venir, une diminution des bruits, une diminution des émissions de gaz. On a mis dans notre... dans les resserréments des règlements, on enlève le droit de circuler avec des silencieux modifiés, on a diminué la vitesse de circulation parce que, quand on ralentit, ça fait moins de bruit, on a empêché les gens de circuler la nuit. Tout ça, c'est un encadrement qui permet des conditions favorables pour les riverains. On ne peut pas en même temps dire: On veut une protection parce qu'on veut s'assurer que les MRC maintiennent les sentiers ouverts, puis en même temps dire: Ça va... Qui va payer pour cette caisse-là? Où vous pensez que l'argent... D'où il va provenir, cet argent-là? A ce moment-là, on n'en mettra pas, de protection, tout court, puis les gens auront droit à un recours.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Purenne, un commentaire?

M. Purenne (Jean-Marc): Je ne peux pas vraiment répondre, là. L'élément de base, c'est que je me dis: Il y a énormément de retombées par rapport aux activités, autant quads et motoneiges, et il serait peut-être possible, à partir de ces retombées-là, au moins de se garder ce que j'appellerais une caisse... bon, on l'appelle une caisse de secours, là, mais une caisse de base qui va servir d'assurance, en fin de compte, par rapport à tout ça. Parce que, oui, c'est vrai qu'il va y avoir possiblement de moins en moins de... mon Dieu! de nuisances, quelles qu'elles soient, sauf qu'à partir de ce moment-là on ne peut pas prévoir le futur, on ne peut pas prévoir ce qui va se passer vraiment dans le futur, là, au niveau des accès. On pourrait peut-être regarder à se donner une assurance en fonction de cette protection-là.

Le Président (M. Pinard): Mme la ministre.

Mme Boulet: Là-dessus, j'ai de la misère à vous suivre, là, parce que justement l'objectif qui était visé par la protection balisée, c'était de s'assurer que les sentiers... en tout cas, d'assurer une certaine permanence de ces sentiers-là pour éviter qu'on les déplace, pour assurer que... Parce que, si le gouvernement veut être un partenaire pour aider les régions, les MRC à développer un sentier interrégional, à le déplacer ou encore mettre

des mesures d'atténuation, il ne faut pas non plus dire: Bien, dans deux ans, si ça ne fait pas... puis, s'il y a un développement domiciliaire dans ce coin-là, on déplace les sentiers, là. Tout le monde va avoir investi son argent dans un scénario qui n'était pas viable à long terme.

Alors, ce qu'on souhaite, c'est justement assise une base qui soit plus permanente, dans le meilleur des mondes, parce qu'une permanence, on sait bien qu'avec l'UPA ce n'est pas nécessairement à très long terme, mais une permanence qui soit la plus sécuritaire possible pour s'assurer justement que les investissements autant par les clubs, les fédérations que le gouvernement, que ces investissements-là ne soient pas perdus après deux ans, quand il faut déplacer un sentier. Dans une MRC, si on dit: On prévoit passer un sentier là, bien les mêmes gens ne diront pas, deux ans après: On va faire un développement domiciliaire à 30 m de là. C'est ce qu'on veut, c'est ce qu'on s'attend des régions, c'est qu'il y ait une planification dans le développement des sentiers puis qu'on ait une vision à moyen terme pour s'assurer qu'on n'ait pas cette incohérence-là et ce risque de conflit d'usage. C'est ce qu'on s'attend des régions: Dites-nous ce que vous avez besoin sur votre territoire, c'est quoi, le contexte, c'est quoi, le portrait géographique. Puis, après ça, il faut s'adapter puis éviter qu'on soit obligés de retourner en arrière puis de recommencer des choses pour lesquelles on va avoir tous déboursé des sous.

M. Purenne (Jean-Marc): Je comprends très bien le principe. Disons que c'est les éléments qu'on nous a eues comme tels, là, et c'est les explications qu'on a eues aussi.

Mme Boulet: J'aurais une autre question, M. Purenne. Vous dites que les patrouilleurs pourraient avoir un mandat plus large que celui d'un seul club. Je ne sais pas si concrètement... Avez-vous vérifié avec les clubs si c'était faisable, ça? Ils relèveraient de qui, les patrouilleurs, à ce moment-là?

Le Président (M. Pinard): Mme Houle.

• (14 h 40) •

Mme Houle (Jocelyne): Merci, M. le Président. Oui, effectivement, on a eu des discussions avec les clubs locaux, et ce qui était dit, c'était beaucoup plus justement en relation avec le fait que les cartes de membre peuvent être vendues. Alors, nous, ce qu'on préconise, c'est beaucoup comme dans le cas du ski, un patrouilleur est patrouilleur sur toutes les pistes. Alors, si un patrouilleur va en randonnée dans un autre secteur, dans un autre club, qu'il puisse patrouiller, ça augmente le nombre de patrouilleurs sur les pistes et ça va aider à encadrer la pratique des sports. Alors, ça s'applique encore... Peut-être que la problématique, elle est plus criante au niveau du quad, au niveau du... au niveau des motoneiges, ça fait tellement plus d'années que c'est bien établi au niveau de la patrouille, mais, même à ça, je pense que, ce matin, là, la fédération des motoneigistes a demandé aussi que ce soit accru au niveau de patrouilleurs, et ce qu'on demande en plus d'une patrouille accrue, c'est bien, là, la possibilité de patrouiller sur l'ensemble des réseaux et trouver une façon, là, de cohabiter pour que, si cartes de membre il y

a de vendues, que ça retourne au club. C'est qu'on comprend bien que la problématique... les adeptes et les patrouilleurs sont beaucoup plus nombreux en milieu urbain, parce qu'il y a plus de membres, mais les sentiers sont beaucoup plus dans les régions.

Le Président (M. Pinard): Merci, madame.

Mme Houle (Jocelyne): Merci.

Le Président (M. Pinard): Merci, madame. Rapidement, il vous reste une minute. Une question, M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui, merci, M. le Président. La Conférence régionale des élus de l'Outaouais est dotée d'une table de concertation, puis vous dites qu'elle «est prête à élargir sa table de sentiers récréatifs, et ceci, tout en gardant la responsabilité d'en déterminer la composition». Mais est-ce que vous en sentez le besoin? Parce que je vois que le milieu agricole n'est pas là, les entreprises forestières ne sont pas là, mais ça semble fonctionner. Est-ce que vous en sentez le besoin, de rajouter d'autres personnes?

Le Président (M. Pinard): M. Purenne.

M. Purenne (Jean-Marc): Je vous dirais que oui, parce que justement le milieu agricole n'est pas là, et il y a... Toute la partie sud du territoire chez nous, c'est une partie où il y a beaucoup de terres privées, et la partie nord a beaucoup de terres publiques. À partir de là, si le milieu agricole n'est pas là, entre autres, bien on va se retrouver avec des problématiques pour ce secteur-là. Et, en l'élargissant dans ce sens-là, on aiderait la commission...

Le Président (M. Pinard): Merci. Alors, sans plus tarder, M. le député de Beauharnois et critique officiel de l'opposition en matière de transport.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Bienvenue à vous deux, merci d'être venus à la rencontre de la commission. Je veux revenir sur les questions que Mme la ministre a posées concernant la pérennité des sentiers. Votre caisse, là, ça sort d'une consultation? Vous avez rencontré des gens? Cette idée-là s'est développée, et tout ça? Alors, qu'on l'appelle la caisse ou la réserve, peu importe, on ne se chicanera pas sur la terminologie. Mais vous aviez quoi à l'esprit? Vous avez répondu à Mme la ministre, mais ce n'est pas clair. Moi, je veux creuser ça avec vous, là.

M. Purenne (Jean-Marc): La seule chose qu'on a l'esprit, c'est qu'un sentier peut être utilisé par 50 personnes, comme un sentier peut être utilisé par 500 personnes, O.K., et, dépendant des ouvrages de mitigation pour éviter le bruit ou éviter les nuisances, bien on se retrouve avec quelque chose... un agrandissement de fréquentation, qu'il y ait une augmentation de fréquentation. Et, s'il y a une augmentation de fréquentation, est-ce que la nuisance va augmenter? Je ne le sais pas encore, sauf qu'il y a la possibilité. Et c'est juste dans ce cas-là que j'amenais ça. Et on connaît un petit peu le

milieu touristique, et souvent, bien il y a quelque chose d'autre qui les attire dans une région, et, wouh! il y a comme un virage vers tel type d'activité ou tel type d'événement, et là on change, en fin de compte, la... mon Dieu! il y a un terme pour ça, je m'excuse, mais on change le nombre de personnes qui se présentent sur un sentier habituellement. C'est dans ce sens-là plutôt.

M. Deslières: Merci, M. Purenne. Mais l'idée, là, vous me dites... contrairement à ce qui est contenu dans le document d'orientation, où il n'y a pas de recours, soyons... vous nous dites: Bien, ça permettrait, selon les situations qui évoluent, ça permettrait aux citoyens qui se sentent lésés d'avoir la possibilité de recours, et, s'il y a recours, donc s'il y a faute, vous avez une caisse, une réserve, peu importe, là, pour faire face à la musique?

M. Purenne (Jean-Marc): C'est l'idée de la présentation.

M. Deslières: Donc, on ouvre dans le fond... on revient au droit du citoyen d'avoir des recours. C'est ce que vous nous dites?

M. Purenne (Jean-Marc): C'est ce qu'on dit en partie, mais le recours est balisé quand même, là, il est balisé dans ce cadre-là.

M. Deslières: Là, ce n'est plus juste les sentiers qui sont balisés, c'est les recours qui sont balisés.

M. Purenne (Jean-Marc): Celui-là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: M. le Président, je veux revenir sur un autre aspect de votre mémoire, M. Purenne, madame. À la page 6, vous nous parlez de vos bénévoles, et, ce matin, j'ai entendu le président de la fédération des motoneiges pratiquement lancer un cri du coeur en nous disant; Écoutez, là, notre trésor, nos bijoux de famille sont nos bénévoles — excusez-moi, là, l'expression; sont nos bénévoles — alors il y a des changements qui vont être proposés, ils sont majeurs; on a des bénévoles qui sont fatigués — je pense que je reprends l'expression, là — et on leur demande de plus en plus de choses, puis ça deviendra intenable — ce que j'ai compris. Là, vous me faites signe un peu de la même façon dans votre mémoire en disant: Écoutez, d'abord, on a moins de bénévoles — puis je ne veux pas vous faire dire ce que... j'essaie de traduire votre mémoire, là — il y a moins de bénévoles, puis, avec tout ce qu'on leur demande, ce sera impossible. Alors, il faut être clair dans les directives, et tout ça. Parlez-moi de l'état de vos bénévoles dans la région de l'Outaouais. Je serais heureux de vous entendre, là, particulièrement dans ce domaine-là, sans en faire une dissertation de 10 minutes, on n'a pas le temps. Mais quel est l'état d'âme de vos bénévoles présentement?

Mme Houle (Jocelyne): Alors... ça va?

M. Deslières: Allez-y, madame.

Mme Houle (Jocelyne): Ce qui est souligné dans ce texte, ce qui est souligné, c'est surtout que souvent les sentiers sont construits par un groupe de bénévoles qui vont en forêt et qui travaillent. Ce qu'on dit, c'est: Mettez des règles claires, précises, sans compliquer ou sans demander tellement d'études ou tellement de contingences, ce qui fait que les bénévoles ne peuvent plus le faire mais bien qu'on va devoir avoir recours à des professionnels, ce qui va augmenter le coût de construction. Alors, il y a des bénévoles dans les régions, ils sont prêts à travailler mais avec des règles claires et simples. Quand on met ça en relation, pour l'Outaouais, avec une possibilité le long de l'autoroute 50, notre inquiétude est à l'effet de savoir: Est-ce que ça va prendre vraiment, là, des plans et devis? Et il faut voir, là. Alors, on essayait de mettre ça en relation pour que ce soit clair, simple et facile d'accès, pour que les bénévoles puissent continuer à faire des corvées.

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

M. Deslières: Et vous nous dites qu'en accompagnant ces bénévoles-là, parce que, là, il y a des demandes institutionnelles à faire à la CPTAQ, et tout ça... là, ce n'est plus le rôle du bénévole, là. Là, on dépasse le travail ou l'engagement du bénévole, il faut faire appel aux experts des différents ministères, des différentes institutions régionales. C'est ça que vous nous dites, là.

Mme Houle (Jocelyne): Non, on parlait de travail sur le sentier, de travail manuel.

M. Deslières: Oui.

Mme Houle (Jocelyne): Il est clair que la préparation des sentiers, les demandes des permissions ne seront pas nécessairement toutes élaborées, il faut les accompagner. Mais on parlait surtout de corvées de travail.

M. Deslières: Est-ce que je comprends... M. le Président... est-ce que je comprends, Mme Houle, M. Purenne, que vous êtes en désaccord avec une des propositions contenues dans le document, de faire passer l'âge de 14 à 16 ans?

Mme Houle (Jocelyne): En fait, on veut renchérir sur une publicité du gouvernement du Québec qu'on voit beaucoup à la télévision de ce temps-ci, qui dit: Accompagnez vos adolescents. Alors, on pense que c'est l'occasion idéale de la mettre en pratique et d'accompagner nos jeunes à être capables de pratiquer une activité familiale. Avec des balises et en étant encadrés, je pense que c'est la meilleure façon de faire des conducteurs avertis pour le futur.

M. Deslières: Donc, est-ce que je comprends que vous êtes contre cette mesure et que vous voulez que ça reste à 14 ans et de l'accompagnement? Clair, net et précis.

Mme Houle (Jocelyne): Avec encadrement.

M. Deslières: Avec encadrement. Merci. Je reviens à la dernière page de votre document, Mme Houle, M. Purenne. Vous nous parlez de l'axe, là, un axe important en parallèle de l'autoroute 50, et vous avez soumis différents plans aux différentes instances, là, et vous avez... Ce que je comprends, là, c'est que... Est-ce que les préparatifs de l'autoroute 50 tiennent compte de vos demandes par rapport à votre axe ou n'en tiennent pas compte? Qu'en est-il, là? Je n'ai pas saisi. Est-ce qu'on chemine dans ce sens-là, oui ou non? Tout en construisant les différentes étapes de l'autoroute 30, à côté, en parallèle, on construira l'axe... 50, excusez-moi, 50.

Une voix: Vous êtes obnubilé par la 30.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Purenne (Jean-Marc): Écoutez, ce que je peux vous dire là-dessus, c'est que...

M. Deslières: Déformation professionnelle, madame.

M. Purenne (Jean-Marc): ...c'est qu'actuellement on a une étude dans le milieu urbain qui est complétée, et, pour toute la partie qui est en développement actuellement, les autorisations qui ont été demandées par le ministère des Transports sont en relation avec le transport. À partir de là, bien il y a le BAPE, entre autres, il y a la CPTAQ, qui ont donné des autorisations, mais pour le transport. On n'a pas parlé de récréotourisme encore. Et ce qu'on aimerait, c'est que, lorsqu'on va être rendu dans ces liens-là, pour les créer, on demanderait le support du ministère des Transports, entre autres, pour nous accompagner dans le cheminement d'un dossier auprès de ces instances.

● (14 h 50) ●

M. Deslières: Je comprends, et vous nous l'indiquez dans votre mémoire — ce sera ma dernière question, M. le Président — je comprends que ces plans ont été déposés aux différentes instances, là, au ministère du Transport et à...

M. Purenne (Jean-Marc): Sur environ 35 km... à peu près, oui, 35 km, les plans ont été déposés, mais c'est beaucoup plus long que ça, là.

M. Deslières: Ça a été déposé quand, ça, M. Purenne?

M. Purenne (Jean-Marc): Au mois de mai dernier, si je ne me trompe pas.

M. Deslières: Mai 2005?

M. Purenne (Jean-Marc): Mai 2005.

Mme Houle (Jocelyne): Lors des consultations.

M. Deslières: Lors des consultations. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de Beauharnois. Alors, M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: M. le Président, merci. Dans votre mémoire, à la page 8, vous parlez des autorisations, l'obtention des autorisations. Vous parlez de revoir la Loi sur l'expropriation pour y ajouter, à des fins récréotouristiques, le droit de l'État de faire des expropriations. C'est le droit de l'État, dans le fond, de faire des expropriations. Vous savez que, bon, il y a des articles dans le Code civil qui consacrent la propriété foncière comme étant un droit fondamental, hein, le droit de jouir de sa propriété. Vous parlez également que vous voulez avoir le support du BAPE puis de la CPTAQ, ou autre. J'essaie de réconcilier ça, par exemple, avec le fait que... On est à des fins quand même touristiques, là, on n'est pas à des fins d'utilité publique. Et, à partir du moment qu'on ouvre la porte sur ce sujet, où allons-nous nous arrêter? La prochaine fois, ce sera pour avoir accès à des rivières, avoir accès à un chemin, à une réserve faunique? Où allons-nous nous arrêter si on ouvre la porte à l'expropriation à des fins touristiques?

M. Purenne (Jean-Marc): Disons qu'on a mis «expropriation à des fins touristiques», mais, lorsqu'un sentier, par exemple, puis là on se retrouve dans la dernière étape de la planification, puis que, je veux dire, tous les signes étaient positifs ou presque, puis on se retrouve avec, je ne sais pas, moi, un 500 m, un 200 m de problématique, dans la planification, je parle, là, et que ce lien-là, c'est un lien économique au niveau régional, je me dis: Est-ce qu'il est possible d'aller au-delà de... est-ce qu'il est possible soit de l'identifier comme une utilité publique, dans le cadre du développement économique d'une région, ou récréotouristique? Ce qu'on dit, c'est: Essayons d'avoir un support pour pouvoir... Écoutez, on a 10 km, 15 km de réglés, puis on a un problème. Est-ce qu'on peut régler le problème?

M. Lelièvre: Oui, mais est-ce que... Est-ce qu'il restait du temps, M. le Président?

Le Président (M. Pinard): Rapidement.

M. Lelièvre: Rapidement. Vous parlez de compensations, aussi, à l'intérieur de ça, parce que vous parlez d'une réserve financière que vous suggérez qui pourrait compenser les propriétaires. Donc, il pourrait y avoir une entente à l'amiable dans la mesure où... il y a des droits de passage avant d'aller à l'expropriation, des droits de passage, c'est-à-dire que, si un propriétaire refuse que sa propriété serve de chemin d'accès à un sentier ou encore qu'on veut y construire un sentier régional, à ce moment-là, il y a d'autres mécaniques à mon avis qui pourraient être mises en place au lieu de l'expropriation, comme la négociation ou l'allocation de droits de passage.

M. Purenne (Jean-Marc): Écoutez, je ne peux pas répondre au-delà de ce que j'ai donné tantôt, parce que l'avis comme tel, c'est vraiment... Que ce soit d'utilité publique ou... de se servir du terme «utilité publique» dans ce cas-ci, moi, je la vois, l'utilité publique, sous la forme économique. Et, s'il y a juste un endroit qui bloque complètement l'ensemble d'un réseau, bien, je veux dire, il va falloir trouver une

solution. Je suis très d'accord avec vous qu'il faut aller vers la négociation puis essayer d'avoir des ententes à l'amiable d'une façon la plus complète possible, mais il peut arriver des situations où on va se retrouver avec pas beaucoup d'alternatives.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous êtes prêts à ouvrir auprès de la ministre à l'effet que vous iriez jusqu'à accorder un pouvoir d'expropriation?

M. Purenne (Jean-Marc): Accompagnés seulement. Si on est accompagnés par les gouvernements en place, oui. C'est ce que les gens nous ont donné, là.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Petite question. Merci, M. le Président. Moi, je m'interroge, là, sur... On est en train de penser de créer des artères publiques, là, puis... Mais, la journée où on va faire ça avec les pistes de skidoo, le bénévolat, il va falloir oublier ça. La journée où ça va être public, quelqu'un n'aura pas le droit d'aller travailler dans un... Je me rappelle, moi, au municipal, tu n'as plus le droit d'engager quelqu'un de bénévole pour faire des travaux sur des terrains ou des bâtisses municipales. Ça prend des corps de métier avec les cartes de compétence. Alors, ça va nous ouvrir un autre problème, ça, là, là. Je me vois mal envoyer quelqu'un, moi, bénévolement aller construire un pont dans un bois, sur une trail de skidoo qui va être comme publique. Ça va prendre un permis de l'Environnement, un permis de la MRC, ça va prendre tous les permis, ça va prendre des corps de métier qui vont aller installer, et tout ça. Il va falloir suivre la loi.

M. Purenne (Jean-Marc): Écoutez, je ne peux pas aller au-delà, là, de ce que j'ai donné, mais il va falloir suivre la loi, ça, je suis d'accord avec vous, au départ.

Le Président (M. Pinard): Alors, madame, monsieur, merci infiniment. Sans plus tarder, j'inviterais maintenant la Conférence régionale des élus des Laurentides de bien vouloir s'approcher.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): Alors, je vous souhaite la bienvenue, membres de la Conférence régionale des élus des Laurentides. Alors, j'apprécierais que la personne qui va nous présenter le mémoire s'identifie pour les fins d'enregistrement et nous présente également les gens qui l'accompagnent cet après-midi. Les règles sont fort simples: vous avez 15 minutes pour la présentation, et par la suite il y aura échange, 15 minutes du côté ministériel et 15 minutes de la part de l'opposition.

M. Garnier (Charles): Ça va. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Monsieur?

Conférence régionale des élus des Laurentides (CRE des Laurentides)

M. Garnier (Charles): Mme la ministre, M. le Président, membres de la commission. Mon nom est Charles Garnier. Je suis préfet de la MRC des Pays-d'en-Haut et membre de la CRE des Laurentides. M'accompagnent Mme Deborah Bélanger, mairesse de Rivière-Rouge et membre de la CRE des Laurentides, ainsi que M. Jacques Allard, directeur général de Loisirs Laurentides et membre de la CRE des Laurentides, et M. Louis Pilon, analyste, du bureau de direction à la CRE des Laurentides.

● (15 heures) ●

Alors, Mme la ministre, M. le Président, mesdames, messieurs de la commission, c'est avec grand plaisir que la Conférence régionale des élus des Laurentides a accepté votre invitation à venir vous présenter notre mémoire sur les véhicules hors route. Comme vous le savez déjà, cette question des VHR revêt une acuité toute particulière pour notre région, les Laurentides. En effet, en novembre 2004 tombait littéralement le jugement de la juge Langlois, de la Cour supérieure du Québec. Cette importante décision a eu pour effet de fermer une partie de notre parc linéaire régional et d'y interdire la pratique de la motoneige sur une distance d'environ 40 km. Or, l'industrie de la motoneige représente une activité économique importante pour plusieurs villes et villages de notre région. Ainsi, une étude commandée par le ministère du Tourisme estime à quelque 102 millions les dépenses touristiques de motoneige et de quad dans la région des Laurentides en 2004-2005.

En juin 2005, lors des consultations publiques menées par la ministre Boulet, nous avons déjà fait état de quelques voies de solution possibles afin de mieux encadrer la pratique des véhicules hors route. À notre grande satisfaction, le document d'orientation présenté par la ministre aux fins de la présente commission parlementaire reprend plusieurs de ces voies de solution et en ajoute de nouvelles.

Nous vous présentons donc aujourd'hui la position de la Conférence régionale des élus des Laurentides relativement aux propositions contenues dans le document d'orientation.

La concertation régionale. Mise en place en région d'une table de concertation sous la responsabilité des conférences régionales des élus ou d'une autre instance régionale désignée par celles-ci, dont le principal mandat sera de déterminer pour chaque région un réseau interrégional de sentiers permanents ou semi-permanents pour la motoneige et un autre pour le quad. Pour faciliter la mise en place des tables, une ressource attitrée pourra être envisagée dans chaque région pour coordonner les travaux. Un comité consultatif à l'échelle du Québec sera créé afin d'assurer une concertation d'ensemble entre les différentes tables régionales. La Conférence régionale des élus des Laurentides est en accord avec ces propositions du document d'orientation.

Table de concertation régionale. Lors de la réunion de son comité exécutif, le 17 février dernier, la CRE des Laurentides adoptait une résolution en ce sens. Notre organisme est prêt à relever le défi de mettre en

place et de piloter une table de concertation régionale. Ainsi, à partir de notre actuel sous-comité VHR, nous inviterons d'autres intervenants régionaux interpellés par la question de la circulation des VHR à se joindre à nous afin d'assurer la meilleure représentativité qui soit des divers intérêts en cause, tout en conservant l'expertise que nous avons déjà développée sur cette question. Dans notre région, il s'agira, entre autres, d'inviter des représentants des citoyens, des clubs locaux, des entreprises forestières et des services policiers.

Détermination d'un réseau de sentiers permanents et semi-permanents pour la motoneige et pour le quad. Dans les Laurentides, ce mandat représente un défi de taille, et ce, pour plusieurs raisons.

Le facteur démographique tout d'abord. Les plus récentes projections de l'Institut de la statistique du Québec prévoient que, de toutes les régions administratives, c'est celle des Laurentides qui connaîtra la plus forte croissance démographique au cours des quelque 25 prochaines années. Un premier facteur de croissance réside dans la proximité de la métropole montréalaise: le mouvement des jeunes familles vers les banlieues contribue fortement à l'urbanisation des MRC du sud de la région des Laurentides, soit Deux-Montagnes, Thérèse-De Blainville et Mirabel. Un autre facteur de croissance est lié au vieillissement de la population: plusieurs préretraités et retraités décident de venir vivre dans ce qui était jusqu'alors leur résidence secondaire afin de profiter d'un milieu de vie plus calme que la ville et sa proche banlieue. Ce mouvement de population touche particulièrement les MRC des Pays-d'en-Haut et des Laurentides, c'est-à-dire là où l'on retrouve l'essentiel des activités de villégiature et de récréation. Graduellement, ce phénomène se poursuivra vers le nord du territoire, soit dans la MRC d'Antoine-Labelle.

Le défi principal dans la détermination du tracé des sentiers de motoneige et de quad consiste donc à réaliser le potentiel de développement récréotouristique indéniable que comportent les activités impliquant ces véhicules hors route, tout en maintenant une harmonie avec les collectivités humaines et l'environnement.

À cet effet, nous nous inquiétons des contestations judiciaires qui pourraient survenir de nouveau dans ce dossier. Nous avons encore en mémoire les effets du récent jugement que rendait la Cour supérieure, en novembre 2004, relatif à la circulation des motoneiges sur le sentier du parc linéaire Petit Train du Nord. C'est pourquoi nous vous demandons, Mme la ministre, de prévoir des mesures juridiques adéquates, notamment par l'inclusion de clauses privatives dans diverses lois, afin de protéger les administrateurs des CRE qui prendront des décisions dans l'exercice de leurs fonctions. Nous accorderons beaucoup d'attention à ces dispositions du futur contrat entre les régions et le gouvernement du Québec car nous voulons éviter que toute cette démarche entourant la gestion et la réglementation des activités associées aux véhicules hors route n'occasionne une suite sans fin de contestations devant les tribunaux.

Financement d'une ressource attitrée pour coordonner les travaux dans chaque région. Nous croyons que le mandat que vous voulez confier aux CRE doit être financé adéquatement afin que nous puissions

atteindre des résultats positifs escomptés. À cet effet, l'embauche d'une personne-ressource en région nous apparaît indispensable afin de coordonner les travaux associés aux décisions que prendra la future table de concertation régionale.

Mise en place d'un comité consultatif à l'échelle du Québec. Nous formulons ici une suggestion. Nous sommes d'avis que des rencontres préliminaires entre secteurs géographiques des régions limitrophes devraient être prévues à brève échéance afin d'identifier les possibilités de jonctions interrégionales entre sentiers régionaux.

Le financement des réseaux interrégionaux. Un montant à déterminer, pour une durée de trois ans, sera alloué pour la mise en place des réseaux interrégionaux. Selon le principe de l'utilisateur-payeur, des montants additionnels seraient prélevés sur les véhicules hors route. Un ajustement de ces montants prélevés en sus par la SAAQ, qui s'élèvent actuellement à 25 \$ pour les motoneiges et à 6 \$ pour les quads, pourrait servir au financement des réseaux de sentiers. La Conférence régionale des élus des Laurentides est en accord avec les propositions du document d'orientation.

La situation particulière des sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées occasionne, dans les Laurentides, des déboursés substantiels de relocalisation. Ainsi, dans une récente étude technique portant sur un tracé alternatif au tronçon fermé du parc linéaire Petit Train du Nord, le ministère des Transports du Québec évaluait à environ 1,1 million le coût total d'une relocalisation du sentier motoneige sur une longueur de 38 km. Autre exemple: la mise en place d'un réseau de sentiers quad dans la MRC d'Antoine-Labelle et qui serait conforme au plan directeur adopté en novembre 2005 nécessitera des investissements de plus de 3 millions.

Il s'agit de montants considérables qui ne peuvent être comblés ni par les programmes déjà existants du gouvernement du Québec ni par les autres sources du milieu que vous avez identifiées dans le document d'orientation: les municipalités, les clubs par la vente de leurs droits d'accès, les entreprises privées, les volets II. À notre avis, le financement de la mise en place des réseaux interrégionaux permanents aurait dû depuis longtemps précéder le financement des opérations d'entretien. En langage populaire: le solage de la maison avant la couverture.

Nous vous recommandons donc de prioriser la mise en place du réseau permanent interrégional comprenant les axes majeurs intrarégionaux tels que le parc linéaire Petit Train du Nord.

D'autre part, les budgets existants sont insuffisants pour financer la mise en place et l'entretien de tels réseaux de sentiers. Aussi, en accord avec le principe de l'utilisateur-payeur tel qu'énoncé dans le document d'orientation, nous vous recommandons de prélever une taxe dédiée qui serait perçue à même la vente des véhicules et d'augmenter les montants prélevés par la SAAQ via les immatriculations pour obtenir les fonds nécessaires à l'aménagement et à l'acquisition des servitudes.

La pérennité des sentiers. Une proposition d'amendement législatif sera faite afin de protéger les réseaux interrégionaux contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés

aux odeurs. Pour les propriétaires qui accordent des droits de passage, un amendement législatif sera proposé pour les protéger contre les recours, sauf en cas de faute lourde ou intentionnelle de leur part. La conférence régionale des élus est donc en accord avec les propositions du document d'orientation à ce niveau.

Lors des consultations publiques de juin 2005, nous avions demandé au gouvernement du Québec d'encadrer plus strictement la pratique des véhicules hors route et d'assurer la pérennité des sentiers. Plusieurs mesures aujourd'hui proposées répondent à nos préoccupations d'encadrement des activités VHR afin de les rendre plus respectueuses des riverains et de l'environnement.

● (15 h 10) ●

Toutefois, une gestion adéquate de la pratique des VHR sur le territoire des MRC peut nécessiter l'acquisition de terrains à des fins publiques, que ce soit par l'achat de gré à gré ou par le recours à la Loi sur l'expropriation. Il en va de même pour l'utilisation du fonds de parc en vue de l'acquisition de sentiers. Or, dans l'état actuel du droit, eu égard à la question des sentiers motoneige et quad, il n'est pas clairement établi qu'une MRC ou une municipalité locale puisse utiliser les dispositions prévues à la Loi sur l'expropriation, car il n'est pas certain qu'un sentier VHR soit considéré comme étant d'utilité publique au sens de l'article 952 du Code civil du Québec.

Le gouvernement doit donc conférer ou confirmer aux municipalités locales le pouvoir d'acquérir de façon consensuelle ou unilatérale le droit d'usage d'une propriété pour créer un sentier VHR et le pouvoir d'utiliser pour ce faire les fonds de parc. Le gouvernement doit aussi conférer aux MRC les mêmes pouvoirs d'acquérir de façon consensuelle ou unilatérale le droit d'usage d'une propriété pour créer un sentier.

Finalement, le gouvernement doit conférer aux municipalités le pouvoir de réglementer sur les propriétés riveraines les dispositions d'implantation et de construction résidentielle. L'implantation d'un sentier VHR doit respecter les divers règlements qui déterminent la grandeur d'une distance séparatrice de 30 m, de 100 m ou de 300 m. La pérennisation subséquente de ce type de sentier nécessite que les municipalités puissent interdire par règlement la construction de nouvelles résidences à 30, 100 ou 300 m.

Le resserrement des règles. Santé publique et environnement.

Une voix: ...

M. Garnier (Charles): Oui. Si vous voulez, M. le Président, je vais peut-être sauter justement des textes qui apparaissent dans le document d'orientation de la ministre — ça va? — pour arriver dans mon temps.

Le Président (M. Pinard): Oui, d'autant plus... Oui, parce qu'il vous reste trois minutes avant de procéder, là, aux échanges. Alors...

M. Garnier (Charles): Je vais être bon, M. le Président, je vais être bon.

Pour les moteurs VHR, en plus de réglementer les normes de rejets des polluants, le gouvernement du Québec devrait voir à limiter leur puissance, pas les

deux-temps et les quatre-temps, pas les centimètres cubes, mais bien les chevaux-vapeur. La course à la puissance infinie est contraire à un loisir sain.

Sécurité. Hausser l'âge minimal de 14 à 16 ans pour conduire les véhicules hors route. Je vais sauter ça aussi?

Une voix: Oui.

M. Garnier (Charles): Bien non.

Une voix: C'est parce que c'est tout le texte du... c'est tout dans le document d'orientation.

M. Garnier (Charles): Bon, d'accord. La conférence régionale des élus est donc en accord avec les règlements municipaux, les emprises ferroviaires désaffectées, tout ce qui touche également la sécurité et tout ce qui apparaît dans le document d'orientation.

Nous formulons ici deux brefs commentaires en terminant, M. le Président. En ce qui concerne la formation des guides, nous portons à votre attention le fait qu'une expertise a déjà été développée dans la région des Laurentides par l'organisme Motoneige Canada-Laurentides, qui a conçu et donné des programmes de formation à l'intention de l'industrie touristique.

D'autre part, nous sommes d'avis que le pouvoir des MRC de changer les heures de circulation sur les emprises ferroviaires désaffectées devrait être élargi à l'ensemble des réseaux interrégionaux en milieu habité.

Il y a également un petit texte que vous avez en main concernant les agents de surveillance de sentier, pour lesquels nous sommes évidemment, la Conférence régionale des élus des Laurentides, en accord avec la proposition du document d'orientation. La mise en place des patrouilles spéciales d'agents de surveillance de sentier ayant plus de pouvoirs est une mesure souhaitée dans les Laurentides. Les MRC pourraient assumer les frais de déplacement de ces agents de surveillance bénévoles, puisqu'elles encaisseront le montant des amendes des infractions émises par ceux-ci. Les pouvoirs de ces agents de surveillance devraient inclure le respect de la réglementation par les clubs.

S'ensuit évidemment la sensibilisation sur les VHR comme moyen de transport pour les autochtones, qui font partie évidemment toujours du mémoire pour lesquels la conférence régionale des élus est en accord.

Le Président (M. Pinard): Le temps est terminé, mais, concernant la question des autochtones, voulez-vous, s'il vous plaît, éclairer les membres de la commission?

M. Garnier (Charles): Vous aimeriez que je prenne le texte, oui?

Le Président (M. Pinard): Oui.

M. Garnier (Charles): D'accord.

Le Président (M. Pinard): La sensibilisation, chapitre 7.

M. Garnier (Charles): La sensibilisation, chapitre 7, les VHR comme moyens de transport pour

les autochtones, c'est ça? Mener une campagne de sensibilisation auprès des utilisateurs en partenariat avec les manufacturiers; faire de la sensibilisation auprès des jeunes de 16 et 17 ans en milieu scolaire; prévoir un processus d'information pour les instances municipales et régionales sur leurs pouvoirs en matière de VHR; adapter la réglementation aux réalités de certaines régions; et mettre en place des comités de sécurité en VHR et de sensibilisation dans certaines communautés autochtones du Nord-du-Québec et de la Côte-Nord. La conférence régionale des élus est donc en accord avec ces propositions.

Les campagnes publicitaires des manufacturiers de VHR devraient, dès cette année, transmettre une autre image des activités motorisées. Les messages traditionnels de conduite sans contraintes, de façon anarchique et à toute vitesse, qui servent à attirer les adeptes et les touristes n'ont plus leur place au Québec. Ces messages publicitaires incitent également les usagers de VHR à adopter des comportements à risque, dangereux pour la santé publique. Nous estimons qu'il n'est pas suffisant que le gouvernement sensibilise les manufacturiers à axer différemment leurs campagnes publicitaires. L'approche du gouvernement doit être plus volontaire afin de faire en sorte qu'à l'avenir les manufacturiers de VHR fassent preuve d'un meilleur sens des responsabilités sociales.

Alors, Mme la ministre, M. le Président, mesdames, messieurs, membres de la commission, merci de m'avoir écouté, et, avec mes collègues de la CRE des Laurentides, nous sommes disposés à répondre à vos questions.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. Garnier. Je suis persuadé qu'il y aura un échange fructueux. Alors, Mme la ministre.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, bonjour, M. Garnier, Mme Bélanger, M. Allard, M. Pilon, merci. Et c'est particulier de vous voir ici, parce qu'on sait que vous avez été une région particulièrement touchée par la problématique, et c'est le fun de voir que vous travaillez... en tout cas, on va travailler en collaboration pour trouver des pistes de solution pour qu'à l'avenir on puisse éviter que de tels genres de problèmes se répètent dans le temps.

Alors, moi, j'aurais certaines questions. À la page 4, M. Garnier, de votre mémoire, là, vous dites, dans le bas de la page 4: «C'est pourquoi nous vous demandons, Mme la ministre, de prévoir des mesures juridiques adéquates, notamment par l'inclusion de clauses privatives dans diverses lois, afin de protéger les administrateurs des CRE qui prendront des décisions dans l'exercice de leurs fonctions.» Alors, expliquez-moi ça, là, au sens large, là, ce que ça veut dire. Vous voulez qu'on protège les CRE, à plusieurs niveaux, dès qu'ils prendront une responsabilité qui pourrait encourir des recours? Êtes-vous capable, M. Garnier, de me préciser votre volonté dans ce texte-là?

M. Garnier (Charles): Mme la ministre, vous savez, suite au jugement Langlois, tout le monde est un petit peu sur les... Je pense particulièrement à ceux, par exemple, qui consentaient à des servitudes de passage

sur leurs terres, aux propriétaires terriens qui permettaient le passage sur leurs terres. J'ai l'impression qu'ils vont peut-être y repenser à deux fois avant de... le danger d'un recours collectif contre eux, puis ils vont peut-être y repenser à deux fois avant de consentir à des servitudes. Et, au niveau de la CRE, spécialement si on s'en va vers les CRE, au niveau de la CRE, vous vous imaginez bien que les responsables de la CRE, les maires qui siègent là-dessus, les préfets, on ne voudrait pas subir des poursuites semblables à celle qui est arrivée à la MRC des Laurentides.

Le Président (M. Pinard): Mme la ministre, est-ce que vous...

Mme Boulet: Oui.

Le Président (M. Pinard): Vous permettez? J'aimerais approfondir l'élément légal que M. Garnier... Là, vous dites: Celui qui est propriétaire d'une terre, qui accorde un droit de passage, peut être inquiété suite au jugement Langlois. Est-ce que vous pouvez expliquer aux membres de la commission de quelle façon cette personne qui est propriétaire du fonds servant peut être inquiétée suite à ce jugement-là? De quelle façon que ça pourrait se passer?

M. Garnier (Charles): M. le Président, je ne lie pas le propriétaire en question avec le jugement Langlois comme tel. Mais, suite au jugement Langlois, j'ai l'impression que tout le monde est un petit peu en recul, est plus prudent, si vous voulez. Je me mets dans la peau du propriétaire terrien qui laisse un passage, bien il ne voudrait pas se faire poursuivre pour n'importe quoi.

Le Président (M. Pinard): Par un voisin, par exemple?

M. Garnier (Charles): Par un voisin ou par quelqu'un qui n'est pas d'accord avec la piste, qui a permis de passer derrière chez eux, par exemple.

Le Président (M. Pinard): Allons plus loin, là. Supposons que j'ai une terre, moi, de trois arpents de large par 20 arpents de profondeur, et je n'aime pas le propriétaire qui me borne au sud...

Une voix: Dans quel secteur?

Des voix: Ha, ha, ha!

• (15 h 20) •

Le Président (M. Pinard): Toujours dans le secteur des Laurentides, là. Ha, ha, ha! Dans le bout du Train du Nord, là. Alors, à ce moment-là, je pourrais céder... Ce que vous me dites, c'est que je pourrais céder un droit de passage à l'extrémité de ma terre, qui aurait comme effet que ce droit de passage là pourrait être, par exemple, à 100 pi ou à 150 pi de la résidence située au sud de ma terre. Alors, moi, je ne serais absolument pas inquiété par le bruit, puisque j'aurais 20 arpents, hein, et puis probablement une belle érablière aussi, et puis avec un peu de sapinage. Comme ça, je suis sûr de ne pas les entendre. Mais l'autre, lui, au bout de ma terre, là, le

type que j'adore, lui, il pourrait se ramasser avec des motoneiges qui circulent à tous les jours en arrière de sa maison, soit à une centaine de pieds ou à 200 pi de sa maison. C'est ça que vous me dites?

M. Garnier (Charles): Il pourrait ne pas aimer et tenter de vous poursuivre.

Le Président (M. Pinard): Bon. C'est ça, le jugement Langlois?

M. Garnier (Charles): Non, je n'ai pas dit que c'était ça, le jugement Langlois. Je vous ai dit: À la lumière du jugement Langlois, tout le monde est plus prudent.

Le Président (M. Pinard): O.K. Et c'est la même chose pour une MRC...

M. Garnier (Charles): C'est la même chose pour la CRE.

Le Président (M. Pinard): ...ou une municipalité qui pourrait avoir des terrains, et la même chose se produirait?

M. Garnier (Charles): Bien, ça prend une décision au niveau de la CRE de déterminer un tracé ou un autre. On pourrait être sujet à des poursuites par certains propriétaires qui n'aiment pas le tracé qu'on a voulu mettre de l'avant.

Le Président (M. Pinard): Bien ça, c'est évident, hein? À partir du moment où on prend une décision...

M. Garnier (Charles): On ne peut pas plaire à tout le monde. Vous connaissez ça, la politique, hein?

Le Président (M. Pinard): Exactement, oui. O.K. Mme la ministre.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, M. Garnier, vous, vous pensez, en tant que représentant... président de la CRE, M. Garnier, que la protection balisée sur les sentiers interrégionaux, c'est en soi une bonne chose pour éviter la fermeture puis la circulation anarchique des gens un peu partout sur les terrains privés ou de façon...

M. Garnier (Charles): Effectivement.

Mme Boulet: Alors, pour la CRE des Laurentides, c'est un bon point.

M. Garnier (Charles): Oui, exact.

Mme Boulet: O.K. J'aurais une autre question. Bon, attendez un petit peu. Je voudrais que vous me parliez, M. Garnier, là — M. le Président, si vous me permettez de poser cette question-là — de l'expropriation, M. Garnier, parce que vous me semblez vouloir aller loin dans le cas d'expropriation, et j'aimerais ça qu'on en discute, là, parce que c'est un sujet qui est sensible, selon moi, dans

la population. Là, vous voulez qu'il y ait une ouverture qui est quand même assez large par rapport à ce droit d'exproprier là que les municipalités ou les MRC pourraient avoir. Alors, j'aimerais ça vous entendre là-dessus.

M. Garnier (Charles): Bien, vous savez, c'est à la lumière de ce qui se passe à Saint-Zénon.

Mme Boulet: Oui, c'est ça.

M. Garnier (Charles): Vous êtes au courant du dossier Saint-Zénon, hein? Ça s'en va en cour, je pense, ce mois-ci, là. C'est certain que... Moi, évidemment, je ne suis pas un juge, là, puis ce n'est pas moi qui vais décider de ça, mais j'ai l'impression que c'est loin d'être certain qu'on a un droit d'exproprier pour un passage de motoneige ou de sentier VHR, pour la bonne raison qu'on nous dit... En tout cas, moi, là, depuis que je suis en politique, ça fait un bout de temps, là, on me dit toujours que le droit d'expropriation d'une municipalité, ça doit se faire dans l'intérêt public, et je ne suis pas sûr que c'est l'intérêt public que de voir un passage de motoneiges puis d'invoquer, par exemple, le développement économique d'une municipalité relié au passage ou pas du sentier de motoneige. Vous me suivez? Je suis loin d'être certain que la municipalité ou la MRC aurait... a présentement un droit d'expropriation pour ces fins-là.

Mme Boulet: O.K. Mais, dans ce contexte-là, vous aimeriez que ça aille plus loin, qu'on vous donne ce droit-là? C'est ça, ma question, M. Garnier.

M. Garnier (Charles): Oui, c'est exactement ça, on aimerait... Tout à l'heure, vous en avez parlé avec les gens qui nous ont précédés, les gens de l'Outaouais, là, on devrait... Je sais qu'il y a peut-être un risque dans tout ça, mais on devrait avoir ce droit-là, au moins, de pouvoir justifier l'expropriation comme telle pour des fins... que ce soit permis dans la loi. J'ai bien hâte de voir le jugement de Saint-Zénon, parce que ça va probablement faire jurisprudence. Si jamais la municipalité se voyait refuser le droit, bien il faudrait peut-être que le gouvernement légifère à ce niveau-là.

Mme Boulet: O.K. M. le Président, si je peux me permettre, M. Garnier, vous parlez, à la page 8, en bas, là, vous parlez: «La pérennisation subséquente de ce type de sentier nécessite que les municipalités puissent interdire par règlement la construction de nouvelles résidences à 30 m, 100 m ou 300 m.» Les municipalités ont ce droit-là actuellement, M. Garnier. Alors, l'objectif qui est fixé un peu dans notre démarche, c'est que... via les tables de concertation, c'est qu'on veut que les régions, les conférences régionales des élus planifient leur développement. Les sentiers doivent passer à quelle distance? Si, dans une région donnée, on nous dit: C'est 100 m ou c'est 200 m, ils ont le plein droit, là, de définir les distances séparatrices et de faire en sorte que les sentiers qui ne respectent pas cette réglementation-là, que, après ça... nous demander, à nous, de les aider, là, à les déplacer, là. Alors ça, vous êtes conscient que ce pouvoir-là, vous l'avez déjà, M. Garnier?

M. Garnier (Charles): Oui, madame.

Mme Boulet: O.K. J'aurais aussi, à la page 9, M. le Président, si vous me permettez, M. Garnier, vous parlez de la puissance des moteurs, là, en termes de rejets des polluants, puis même je dirais... même en termes... parce qu'on parle des deux-temps par rapport aux quatre-temps. Vous savez que, dans les motoneiges, on a encore beaucoup de deux-temps; par contre, il y a des deux-temps... des nouvelles technologies deux-temps. Dans les VTT, c'est presque tous, à 95 %, si je ne me trompe pas, du quatre-temps. Mais tout ce qui est les normes de rejets des polluants, les émissions de polluants ou les émissions de bruits, on n'a pas de juridiction au provincial là-dessus. C'est de juridiction fédérale et c'est des normes qui sont établies, des normes nord-américaines qui sont établies aux États-Unis, qui sont comme endossées par le fédéral, par le Canada, et, nous, on suit en conformité avec ces règles-là. On est après regarder qu'est-ce qu'on pourrait faire. Étant donné que ce n'est pas de notre juridiction, on ne peut pas intervenir sur la fabrication des engins. Mais est-ce qu'au Québec on pourrait établir certaines normes? C'est des questions qu'on se pose, M. Garnier. Mais on ne peut pas intervenir sur la fabrication puis dire aux fabricants: On aimerait que vos véhicules soient moins puissants, ou qu'ils fassent moins de gaz, ou qu'ils fassent moins de bruit. On n'a pas ce pouvoir-là actuellement, c'est vraiment le fédéral.

M. Garnier (Charles): Je me souviens, Mme la ministre, que vous m'aviez dit exactement la même chose au mois de novembre, à la TQR. Mais je comprends, je comprends très bien ça, mais on s'est quand même permis de le remettre, là, parce qu'on se dit...

Mme Boulet: Mais, M. Garnier, on a...

M. Garnier (Charles): Vous avez un discours qui se tient, madame.

Mme Boulet: M. le Président, si vous me permettez. M. Garnier, on regarde pareil ce qu'on pourrait faire. On est après regarder, là, dans notre juridiction à nous, quelles seraient les possibilités d'intervenir à ce niveau-là et on regarde ça de très près, là, avec le ministère de l'Environnement et du Développement durable.

J'aurais peut-être un dernier point, moi, ici. J'aimerais ça, M. Garnier, que vous me parliez de votre programme, là, pour Motoneige Canada-Laurentides, parce que, moi, je pense qu'il va falloir mettre de quoi de très concret pour la formation des guides. Il ne faudra pas que ce soit un vœu pieux. Moi, je veux que ce soit quelque chose de très concret, qu'on le mette en place, qu'il y ait un encadrement et qu'on ait des guides qui soient, à la limite, avec... pas un diplôme, là, mais une accréditation, si on veut, là. Alors, j'aimerais ça que vous me parliez, chez vous, comment ça a fonctionné. Puis est-ce que ça a donné des résultats?

M. Garnier (Charles): Si vous permettez, Mme la ministre, je vais laisser M. Allard vous en parler parce qu'il connaît ça pas mal plus que moi.

Mme Boulet: D'accord, merci.

Le Président (M. Pinard): M. Allard.

M. Allard (Jacques): Oui, M. le Président. La société Motoneige Canada-Laurentides, qui est un club produit pour améliorer les activités de motoneige autant chez les concessionnaires que chez les forfaitisateurs chez les clubs, a développé un programme justement de formation au niveau des centres de ski alpin, lorsqu'ils utilisent les motoneiges pour transporter les canons, pour circuler, donc ils ont développé une expertise pour normer la formation de ces éléments-là. Cette formation-là a été aussi agréée par l'association québécoise d'écotourisme, qui était un des partenaires de la formation. Donc, il y a déjà un noyau de base, là, qui existe sur les principes d'utilisation de ce type d'équipement dans des centres de ski alpin qui peuvent s'appliquer facilement chez d'autres partenaires. Ils sont à développer un programme particulier au niveau des locuteurs de véhicules hors route — on en a plusieurs ici, en région — sur la formation des guides, et ce serait attaché avec aussi l'association québécoise d'écotourisme.

Mme Boulet: Je vous remercie beaucoup, parce que je pense qu'on va avoir besoin probablement d'expériences pilotes ou d'endroits où ça s'est produit, où ça a fonctionné. Puis, est-ce qu'on peut mettre ça, est-ce qu'on peut élargir le concept à l'ensemble des régions du Québec? Alors, assurément, là, qu'il faudrait revoir votre modèle à ce sujet-là.

Alors, moi, ça fait le tour, M. le Président. Il y aurait peut-être un collègue qui aurait des questions.

Le Président (M. Pinard): Oh! notre ami de Montréal, le député de LaFontaine. M. le député.

• (15 h 30) •

M. Tomassi: Mais, M. le Président, Laurentides, ce n'est pas si loin que ça. Alors, j'ai la chance d'y aller souvent.

Vous êtes la CRE des Laurentides. Vous allez être, parce que vous êtes en accord avec le document de consultation, vous êtes en accord nécessairement avec la mise en place de la table de concertation. Je ne veux pas que vous sortiez votre boule de cristal, là, mais, «hypothesisement», vous savez que les membres de la table de concertation, les citoyens, les fédérations ou les clubs, les instances locales, les MRC, les municipalités, les CLD, les organismes de loisirs, le milieu agricole, il y a toute la panoplie des gens de votre milieu qui va s'assise à cette table-là. On est conscient aussi qu'il y a un lien sur un parcours qui est problématique dans votre région. Est-ce qu'à votre point de vue, avoir entendu les gens... parce que, veux veux pas, c'est un dossier que vous avez entre les mains depuis un certain nombre de temps... Est-ce que votre table de concertation va pouvoir arriver à une modification d'un parcours pour dévier ou modifier le parcours problématique, dans votre parcours complet?

M. Garnier (Charles): Nous avons, avec le ministère des Transports en région, chez nous — d'ailleurs, Mme la ministre est très au courant... M. Mario Turcotte a analysé et étudié certaines solutions au 38 km qui est fermé présentement par le jugement

Langlois. Une des solutions, c'était de passer dans le mail central de la 117, là, entre Saint-Faustin et Sainte-Adèle. Une autre des solutions, c'était de passer sur le flan nord. Enfin. Puis d'ailleurs, dans le mémoire... je viens de vous dire, tout à l'heure, là, que c'est des solutions qui coûteraient quelque chose comme à peu près 1 million, 1,1 million. C'est très, très, très coûteux. Et, moi, j'ai pris connaissance des grandes lignes du rapport de M. Turcotte, là, au ministère, et je dois dire qu'une solution ou l'autre... Vous savez, la 117, à cet endroit-là, si vous connaissez un peu la région, il y a beaucoup de traverses. Avec la neige qu'il y a présentement, c'est un tue-monde. Ça n'a pas de bon sens que de faire passer le monde là. Moi, je n'endosserais pas ces solutions-là, puis je suis en plein accord, en tout cas personnellement, avec le rapport de M. Turcotte là-dessus. Ça n'a pas de bon sens. Il va falloir en trouver, des solutions, c'est évident, mais disons que présentement les solutions qui ont été analysées, ce n'est pas les solutions à retenir, selon moi.

M. Tomassi: Alors, vous êtes encore dans le «no-way of»... Il n'y a pas de solution à proprement dit. Même pour les gens de votre région, de la table de concertation qui va être mise en place, il n'y a pas personne qui a la solution magique pour essayer de faire passer ce tracé-là.

M. Garnier (Charles): J'avoue que c'est le cas présentement, qu'on n'a pas de solution magique.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Beauharnois, critique officiel de l'opposition.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Madame, messieurs, bienvenue à cette commission. Juste pour me rappeler, tout à l'heure, on nous disait, en Chaudière-Appalaches, qu'il y avait eu des retombées touristiques de 70 millions. On parle de 102 millions pour votre CRE. Combien y a-t-il de population dans la CRE des Laurentides?

M. Garnier (Charles): Toutes les Laurentides au complet? Combien? 500 000.

M. Deslières: 500 000. D'accord.

Une voix: C'est plus grand que Québec.

M. Deslières: C'est plus grand que?

Une voix: Que Québec.

M. Deslières: Que Québec.

Des voix: ...

Une voix: M. le député!

M. Deslières: Ce n'est pas moi qui cause de l'indiscipline, là, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Allez-y, M. le député de Beauharnois. On vous écoute.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Je vous ramène à votre mémoire, à la page 7, où, à l'instar de l'ensemble des intervenants des organismes qui vous ont précédés, vous dites au gouvernement: Écoutez, là, c'est impossible de faire ce travail-là, c'est-à-dire la mise en place et l'entretien des réseaux de sentiers, avec les montants qui nous sont dévolus présentement. Et je vois qu'à travers... vous apportez une solution originale, en tout cas l'imagination est débordante, au CRE, dans les différentes instances, vous dites: Écoutez, pourquoi que, en plus des montants prélevés à la SAAQ, il n'y aurait pas une partie de la perception de la vente des véhicules pour financer ça? Ça vient de chez vous, ça a été pensé, songé, j'en suis sûr. Et ça vous rapporterait combien? Est-ce que ça a été évalué?

M. Garnier (Charles): Non. Bien, en tout cas, je ne pense pas. Est-ce que ça a été évalué? Je ne penserais pas, hein? Ça n'a pas été évalué comme tel. Moi, je peux tout simplement vous dire que ça vient de chez nous effectivement puis qu'on a fait une espèce de consensus. Ça fait longtemps qu'on travaille sur ce dossier-là, puis ça a commencé, comme je le disais dans mon rapport, avec un sous-comité. On appelait ça le sous-comité des VHR, suite au jugement Langlois. Et je peux vous dire qu'il y a quand même eu un consensus au niveau des clubs de quad et des motoneigistes, des clubs de motoneige, à cette proposition-là. Il y a un consensus. Ce serait peut-être à explorer davantage. Combien ça peut rapporter? Je n'ai aucune espèce d'idée. On n'a pas été aussi loin que ça.

M. Deslières: Mais ce serait votre moyen privilégié, en tirant une partie de la vente... de la taxe de vente sur les véhicules, qui pourrait financer votre réseau, les différentes... de votre sentier.

Le Président (M. Pinard): Mme la mairesse.

M. Garnier (Charles): Mme Bélanger, allez-y, c'est bon. C'est bon, allez-y.

Mme Bélanger (Déborah): En fait, ce qui est important pour nous, c'est que ça revienne en région aussi, donc pour qu'on puisse financer ce tout, là.

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

M. Deslières: Mais vous n'avez aucune évaluation, depuis le temps que... combien ça pourrait vous rapporter. Et, dans l'autre sens, vous n'avez pas d'évaluation présentement du coût?

Une voix: ...

M. Deslières: Pardon?

Une voix: Ça dépend du montant puis combien il y a de véhicules vendus par année.

M. Garnier (Charles): Vous savez, M. le député...

M. Deslières: Mais on parle des véhicules vendus chez vous, dans votre région.

M. Garnier (Charles): Oui.

M. Deslières: Oui, allez-y, monsieur.

M. Garnier (Charles): Mais, vous savez, quand on a eu le document d'orientation de la ministre — ce n'est pas vieux, là, ça fait quoi, trois semaines que vous l'avez sorti? — il a fallu se revirer assez vite, là, patiner vite, nous autres, dans la région.

M. Deslières: Je vous comprends, monsieur, et je suis sensible à votre situation.

Mme Boulet: ...M. Garnier, vous n'avez pas besoin de patiner bien vite.

Le Président (M. Pinard): Non, mais, avec la température des derniers jours, la glace était quand même assez épaisse. Alors, M. le député.

M. Deslières: M. le Président, lorsque vous affirmez, à la page 8, concernant l'expropriation — Mme la ministre vous a posé des questions sur ça — quand vous nous dites que ce n'est pas certain que c'est d'utilité publique, est-ce que vous avez eu un avis juridique? Vous n'avez pas d'avis juridique?

M. Garnier (Charles): Non.

M. Deslières: Vous pensez que ça ne l'est pas, mais ça pourrait l'être. Vous n'avez pas confirmé votre affirmation, si, oui ou non...

Le Président (M. Pinard): Non, mais la question est: Est-ce que vous avez une opinion juridique?

M. Garnier (Charles): Non, je n'ai pas d'opinion juridique. Mais je pourrais vous ajouter que j'ai été, pendant 15 ans, avec un fonds de parc, chez nous, dans ma municipalité, à Saint-Sauveur, à titre de maire de Saint-Sauveur, où j'avais constitué un fonds de parc, puis, à chaque fois qu'il y avait un développement ou quelque chose qui se faisait, là, bien soit qu'on prenait le privilège de prendre de l'argent ou de prendre le morceau de terrain nécessaire pour protéger notre sentier de ski de fond, protéger ci et ça... Moi, je me suis laissé dire — je n'ai pas d'avis juridique, mais — par un avocat que c'était illégal de faire ça. On l'a toujours fait, il n'y a jamais personne qui a contesté ça, parce que ça a l'air — en tout cas, selon cet avocat-là — qu'un sentier, ce n'est pas un parc, et qu'un fonds de parc, ça doit être destiné à des parcs et espaces verts seulement.

Le Président (M. Pinard): ...vous le savez, il y a toujours 50 % des avocats qui gagnent leurs causes!

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Alors, là-dessus, je vais céder la parole à un avocat, le député de Gaspé.

M. Deslières: Un instant, M. le Président. Un instant, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Vous n'avez pas fini, M. le député?

M. Deslières: Non. Merci. Parce que je vais renvoyer la question à Mme la ministre: Est-ce que, à ce sujet-là... Non, sérieusement, là, est-ce que vous avez des avis juridiques pour clarifier cette notion-là?

Mme Boulet: Bien, on n'en a pas chez nous, là.

Le Président (M. Pinard): Ça pourra venir, ça pourra venir.

Une voix: Le jugement de Saint-Zénon va arriver...

Le Président (M. Pinard): Ça pourra venir.

Mme Boulet: C'est ça, on attend le jugement de...

Le Président (M. Pinard): Alors, est-ce que vous avez une autre question?

M. Deslières: Une dernière question, pour permettre à mon collègue, à mes deux collègues de poser leurs questions. Contrairement aux personnes qui vous ont précédés, de la CRE de l'Outaouais, vous vous dites en accord de porter l'âge minimal de 14 à 16 ans. Madame, de l'Outaouais, Mme Houle, de l'Outaouais, nous a donné une explication en disant: L'État, le gouvernement doit accompagner et non pas interdire, restreindre, tout ça. Et là est-ce que votre position de dire: 14 à 16 ans, ça va... C'est basé sur quoi pour donner votre accord de 14 à 16 ans?

Le Président (M. Pinard): M. le préfet.

M. Garnier (Charles): Uniquement sur une question de sécurité. J'ai écouté tout à l'heure l'intervention de l'Outaouais. Je dois vous dire que, jeudi matin, je vais revenir vous voir avec une position un peu différente, au nom de la FQM, et...

M. Deslières: Si je vous ai bien compris, «différente», ça veut dire que vous allez être d'accord pour le 14 ans.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garnier (Charles): Non, on va vous parler d'une tolérance pour du 14 à 16 ans, mais pour des raisons qui sont autres.

M. Deslières: D'accord. Je vous remercie, monsieur. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Pour moi, on va s'entendre pour 15.

M. Deslières: On va vous recevoir, M. le...

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Gaspé et avocat émérite.

● (15 h 40) ●

M. Lelièvre: M. le Président, notaire!

Bonjour. Pour continuer sur la question de la sécurité, on a rencontré, ce matin, la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec, et eux étaient en accord avec des mesures, par exemple. Ils nous disaient, bon, qu'au cours de la dernière année il y a eu des personnes qui ont décédé, mais le nombre avait baissé comparativement aux autres années. Il y a des jeunes également qui ont... il y a 12 personnes qui auraient perdu la vie, comparativement à 39 pour la saison de 2004-2005. Donc, il y a une amélioration. Mais en même temps ce qu'ils disaient, c'est que l'obligation pour les motoneigistes de 14 ans ou de 15 ans d'être accompagnés par un adulte sur la même motoneige ou sur une autre paraîtrait un compromis acceptable et suffisamment sécuritaire pour ces jeunes utilisateurs, parce que dans le fond... on peut peut-être y penser qu'un jour, à un moment donné, qu'il y aura moins d'adeptes et il y aura plus... probablement des problèmes à ce niveau-là, puis on mettra des infrastructures en place. Je sais aussi qu'au niveau de la motoneige, c'est une industrie... l'industrie de la motoneige, ce n'est pas juste la vente de véhicules, ce sont toutes les retombées autour de ça.

Au niveau de la sécurité, vous vous déclarez en accord avec la mise en place, là, des agents de surveillance puis des patrouilles. Par ailleurs, je vois que, dans un autre mémoire... et c'est celui de l'Outaouais qui nous disait que, bon, certains clubs n'acceptent pas les patrouilleurs. Autrement dit, il y a des frontières, il y a des frontières puis il y a d'autres endroits où il n'y a pas de frontière, parce que, là, il y a du... on a la possibilité de faire du maraudage des membres, en tout cas... Je ne sais pas si vous avez cette problématique-là chez vous?

Le Président (M. Pinard): M. le préfet.

Une voix: ...

M. Lelièvre: Quand vous dites oui, là, ce n'est pas enregistré par là...

M. Allard (Jacques): Oui, oui, il y a cette problématique-là dans la région des Laurentides aussi, oui.

M. Lelièvre: Ah oui? Mais, au niveau de la patrouille, on parle de mettre en place beaucoup de monde; il y a 3 000 bénévoles qui sont sur les différents circuits au Québec. Moi, la question qui m'interpelle cet après-midi, en réfléchissant à ça sur l'heure du midi: Quelle est la protection qui est accordée à ces personnes qui font de la patrouille sur les sentiers de motoneige?

M. Garnier (Charles): Présentement?

M. Lelièvre: Présentement. Est-ce que vous pouvez... Si vous n'êtes pas en mesure, ce n'est pas... Moi, je n'ai pas la réponse, peut-être quelqu'un d'autre a la réponse ici, autour de la table, mais...

Le Président (M. Pinard): On va demander au préfet ou aux gens de nous répondre là-dessus: Quelle est la protection qui est accordée à ces bénévoles qui

sont obligés d'interpeller des individus qui ont des conduites souvent sauvages dans les...

Une voix: Agressives.

Le Président (M. Pinard): Agressives, et souvent ne sont pas tout à fait à jeun? Ces gens-là, là, c'est quelle sorte de protection qu'ils ont?

M. Garnier (Charles): M. le Président, je vais vous avouer que je ne suis pas un adepte de la motoneige, puis je laisserais peut-être mes collègues répondre.

Le Président (M. Pinard): Alors, on peut demander à Mme la mairesse?

Mme Bélanger (Déborah): Non, je dirais c'est peut-être mieux que ce soit vraiment M. Allard qui puisse répondre à cette question-là.

Le Président (M. Pinard): M. Allard, dans ce cas-là.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Mme la mairesse, faites-vous-en pas, la commission est heureuse de voir que vous êtes quatre. M. Allard.

Mme Bélanger (Déborah): La seule chose que je voudrais rajouter, c'est que c'est probablement au niveau des clubs, par les assurances en responsabilité, qu'elles sont quand même couvertes, ces personnes-là. Mais, sous toutes réserves, je laisse la parole à M. Allard.

Le Président (M. Pinard): Allez donc, M. Allard.

M. Allard (Jacques): Oui. Mme la mairesse est pratiquante de motocyclette, donc elle a une expertise de ce côté, mais pas sur les quads. La gestion des...

Le Président (M. Pinard): On va en parler dans 15 jours.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Allard (Jacques): La gestion de l'encadrement de l'activité relève des fédérations, donc c'est eux qui appliquent le règlement. Quand ils font des interventions — je vais y aller des commentaires qu'ils nous fournissent, au sous-comité — souvent, lorsqu'ils prévoient certaines confrontations, ils vont appeler... ils vont faire appel à la Sûreté du Québec ou aux sûretés municipales pour les accompagner dans ces éléments-là. Si on prend l'exemple du Petit Train du Nord, lorsqu'on a mis l'interdiction de circuler, c'est sûr que les bénévoles avaient une étroite collaboration de la Sûreté municipale de Mont-Tremblant pour faire les interventions. C'est ce type de protections qui peuvent exister lorsqu'eux jugent, je pense, qu'il peut y avoir certains conflits, là, ils vont faire appel aux corps de police parce que c'est la police qui a ces mandats-là d'intervention à ce moment-là.

M. Lelièvre: Mais, lorsqu'ils confisquent ou font la run, s'approprient momentanément la remise du véhicule, une motoneige, est-ce que vous êtes en mesure de nous dire si ça devient un peu plus dangereux? Parce que la personne qui se voit enlever sa motoneige sur un sentier de motoneige, j'imagine que ça occasionne des frais, ça occasionne des coûts, il doit y avoir une tension énorme.

M. Allard (Jacques): La position qu'on vous a livrée va dans le sens d'un rapprochement avec la sécurité publique déjà mise en place par les MRC, la Sûreté du Québec ou les polices municipales. S'il y a des interventions... c'est pour ça... On vous suggère aussi de demander aux MRC... vous avez le vice-président de la Fédération des municipalités qui va faire une intervention jeudi, mais il va falloir que les frais, le soutien de ces patrouilles spéciales soient très bien arrimés avec les interventions des municipalités. Les corps de police... ça reste peut-être à être éclairci aussi qui va ramasser les amendes de ces infractions. Je pense que tout ça devrait être attaché pour leur donner... dans le fond, avoir un coffre à outils beaucoup plus complet pour faire des interventions qui soient efficaces.

M. Lelièvre: Et sécuritaires.

M. Allard (Jacques): Et sécuritaires, pour leur propre personne aussi, là.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député. M. le député de Beauce-Nord.

M. Lelièvre: Je comprends...

Le Président (M. Pinard): Votre temps est écoulé. Alors, M. le député de Beauce-Nord, en vous rappelant les normes.

M. Grondin: Je connais les normes. Je vous remercie, M. le Président. Écoutez, moi, je vous... j'ai... ce n'est peut-être pas une question comme un... Je ne suis pas beaucoup d'accord avec ce que je vois dans votre document concernant le pouvoir que vous demandez au gouvernement d'exproprier. Moi, je ne vous parlerai pas en tant qu'avocat ou notaire, je vais vous parler en tant qu'agriculteur. Ça va changer la donne.

Une voix: C'est excellent.

M. Grondin: Écoutez, moi, je suis un acériculteur présentement, puis, quand on voit qu'on a sur nos terres... on a les lignes d'Hydro, on a les ruisseaux, on a... des fois il y a toutes sortes de... on est obligé de céder le passage. Je me vois mal, demain matin, être obligé... être exproprié pour un tracé de skidoo, parce que j'imagine que ça doit être au moins un 50, 60 pi, là, pour un tracé de skidoo en plein milieu d'une terre... Avez-vous imaginé la valeur de la ferme, qu'est-ce qu'elle vaut après, quand elle est morcelée de toutes les façons par des tracés publics de même? Alors, moi, là-dessus, là, je trouve que c'est d'aller trop loin. Parce que dans le fond, là, je pense qu'on a eu un problème. Vous avez eu un problème dans votre secteur concernant les tracés de skidoo, mais, à la

grandeur de la province, est-ce qu'on va virer la terre à l'envers pour un problème? On devrait être bon pour régler un problème sans aller essayer de tout virer la province à l'envers? Qu'est-ce que vous pensez?

Le Président (M. Pinard): M. le préfet.

M. Garnier (Charles): C'est certain, M. le député, que ce ne serait pas pour utiliser... il ne faudrait pas utiliser ça à toutes les sauces, là. Mais, comme l'Outaouais vous mentionnait tout à l'heure, vous savez, quand on a un tracé, un beau tracé, puis qu'à un moment donné il arrive une coupure parce que quelqu'un ne veut pas collaborer, ne veut pas coopérer, puis on n'est pas capable, de gré à gré, de s'entendre avec, mais il faudrait avoir le moyen de pouvoir faire quelque chose. Puis, pour ce qui est de votre inquiétude, moi, si j'étais vous, je ne m'inquiéterais pas, parce qu'on sait que le politique est très sensible aux doléances des agriculteurs. Vous n'aurez pas de problème.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. le préfet. Alors, merci. Alors, ceci met fin à notre échange avec la Conférence régionale des élus des Laurentides. Merci infiniment. Vos propos ont su enrichir la commission, j'en suis persuadé. Et j'inviterais immédiatement l'association touristique régionale associée du Québec...

Une voix: Les Associations...

● (15 h 50) ●

Le Président (M. Pinard): ...Les Associations touristiques régionales associées du Québec de bien vouloir prendre place.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): Alors, je vous souhaite la plus cordiale des bienvenues, aux Associations touristiques régionales associées du Québec. Alors, j'invite la personne qui va nous présenter le mémoire de bien vouloir s'identifier pour les fins de l'enregistrement et également présenter les gens qui l'accompagnent. Les règles sont fort simples: vous avez 15 minutes pour la présentation, ensuite de ça il y aura un échange de 30 minutes avec les parlementaires ainsi qu'avec Mme la ministre. Monsieur.

ATR associées du Québec inc. (ATRAQ)

M. Carrier (Jocelyn): M. le Président, Mme la ministre, membres de la commission parlementaire. Mon nom, c'est Jocelyn Carrier, président des ATR associées du Québec. Les personnes qui m'accompagnent: M. Louis Rome, qui est directeur général de ma fédération, de notre fédération; M. Pierre Labrie, qui interviendra également à la commission pour présenter une partie de notre mémoire. Pierre Labrie, il est président de l'Office du tourisme de Québec; et M. Jean Boivin, consultant.

Une voix: Gérard.

M. Carrier (Jocelyn): Gérard. Gérard Boivin. Excusez.

D'entrée de jeu, il me fait énormément plaisir d'être ici. Puis vous comprendrez que, pour nous, c'est une présentation extrêmement importante, vu ce qu'ont pris comme ampleur les véhicules tout-terrains dans notre industrie. Ça nous permet aujourd'hui de voyager à travers le Québec et d'y découvrir des sites jusqu'à maintenant imperceptibles.

Notre fédération, l'Association touristique régionale associée du Québec, regroupe 20 associations touristiques régionales de l'ensemble du Québec. Parmi ces 20 régions, je dois vous dire d'emblée que 16 de ces régions se sentent actuellement interpellées par le débat que nous avons et que vous faites actuellement en commission parlementaire. Ces 16 associations régionales ont fait connaître leurs points de vue lors de la grande consultation, de la grande tournée de consultation le printemps dernier.

Qu'est-ce qui nous incite à être aussi présents dans cette commission parlementaire? C'est que l'ensemble des associations investissent plus de 2 millions de dollars dans la promotion du produit hivernal, parce que le produit des véhicules tout-terrains est un produit qui a des retombées économiques et des dépenses importantes chez nous et aussi parce que 14 % des adeptes de ce produit nous viennent de l'extérieur du Québec. Donc, c'est de l'argent neuf qui arrive dans les coffres du gouvernement du Québec.

Je termine ma courte présentation en laissant la parole à M. Pierre Labrie, de l'Office du tourisme de Québec, qui va vous présenter les recommandations et le contenu sur lequel nous avons travaillé et que nous voulons vous entretenir aujourd'hui plus longuement. M. Labrie.

M. Labrie (Pierre): Merci. M. le Président, Mme la ministre, c'est avec plaisir que j'accompagne aujourd'hui M. Carrier, M. Boivin et M. Rome pour cette présentation. Nous avons eu le plaisir de présenter, chaque association touristique régionale, des mémoires au moment de la tournée. Maintenant, il s'agit de présenter un point de vue collectif harmonisé des 16 régions qui sont directement touchées par le dossier de la motoneige et des véhicules hors route.

Il y a 15 recommandations dans notre document dont vous avez copie. Je voudrais très rapidement faire un survol de ces recommandations.

La première recommandation vise à la planification du réseau — c'est la recommandation n° 1, en page 8 du document — et la responsabilité de l'entretien du réseau. Nous croyons absolument nécessaire de vous recommander, en plus de la concertation au niveau régional, d'avoir un volet national, un plan de match national pour permettre justement d'harmoniser l'ensemble de ces planifications. Si le gouvernement du Québec, via le ministère du Transport, a été capable d'innover en créant la Route verte, je pense qu'on peut faire la même chose avec la Route blanche notamment et se doter d'un réseau transQuébec solide, cohérent, mais avec une vision intégrée. De même, au niveau de l'entretien, le ministère des Transports du Québec doit assumer une responsabilité, une imputabilité d'ensemble, quitte à impartir la totalité de l'entretien soit selon le modèle

actuel, soit un autre modèle à développer, mais le ministère doit garder un oeil, un regard critique sur l'ensemble de ce réseau, notamment au plan national.

Je passe maintenant aux recommandations qui touchent à la concertation, page 11 du document. Vous avez au total neuf recommandations... huit recommandations, six qui traitent plus particulièrement des tables de concertation régionales; l'importance de s'assurer que tous les acteurs clés soient présents à ces tables de concertation; de ne pas faire du mur-à-mur mais bien de tenir compte de certaines initiatives qui existent déjà au plan régional et qui méritent d'être encouragées. Il y a des régions du Québec qui ont déjà mis en place des mécanismes, donc ce n'est pas nécessairement par les CRE que passent, je dirais, toutes les solutions, mais dans bien des cas il faut encourager des initiatives.

À la recommandation 4, nous vous recommandons de rendre obligatoire l'inscription du réseau au schéma d'aménagement des MRC. Ça ne peut être strictement une simple possibilité, ça doit être inscrit formellement.

Recommandation 5: d'éviter autant que possible ou de limiter autant que possible l'utilisation des servitudes publiques à des fins de liaison, compte tenu de la qualité des paysages. Souvent, sur les lignes de haute tension, ce n'est pas très intéressant de faire de la motoneige, comme produit touristique, à titre d'exemple.

Au niveau des recommandations 8 et 9, il est très important que le comité consultatif dont vous recommandez la création ait également un mandat au plan de la vision nationale, donc mandat d'harmonisation au niveau national, et avec un pouvoir d'intervenir en conséquence. Et enfin ATR associées du Québec, à titre de porte-parole et de représentant des 21 associations touristiques du Québec, doit être à notre avis présent sur ce comité national.

À la page 12 du document, vous avez une recommandation très importante en regard du financement. Nous vous recommandons de procéder dans les meilleurs délais à une étude indépendante pour déterminer les revenus actuellement disponibles, les coûts, les besoins du réseau pour les sentiers de véhicules hors route, tant pour son développement, son maintien que son entretien. Cette étude n'est pas, je dirais, un point de vue critique sur l'excellent travail réalisé jusqu'à maintenant par les partenaires du ministère des Transports, mais c'est de permettre d'avoir une vue d'ensemble connue et comprise de tous, de tous les coûts, occasions et, je dirais, obligations inhérentes à la réalisation du projet. Cette étude devrait être réalisée dans les meilleurs délais, en amont de toute décision quant à l'augmentation de tarification, par exemple.

En page 15 du document, vous avez les recommandations relatives au resserrement des règles. Il y a quatre points à mettre en évidence: bien entendu, la mise en place d'un programme de reconnaissance professionnelle; la recommandation n° 11, qui porte également sur l'obligation d'élaborer dans chacune des régions un plan d'évacuation des blessés; notamment pour les clientèles touristiques, c'est très important, c'est une question d'image du Québec projetée à l'étranger. La recommandation 12, qui recommande l'implantation d'un processus d'agrément à l'intention des locuteurs de véhicules hors route — et, à notre point de vue, il y a

une nuance entre un processus de qualité et... une démarche qualité et un processus d'agrément ou d'accréditation. Et finalement la recommandation 13, où le document de travail recommande éventuellement l'abolition de l'approbation par le ministre des règlements municipaux, tout au moins d'avoir un dépôt obligatoire pour garder une vue d'ensemble sur toutes les décisions qui sont prises au plan local, sinon on perd un outil de planification du réseau.

• (16 heures) •

Finalement, les recommandations 14 et 15, portant sur la sensibilisation. Nous comprenons que c'est le ministère des Transports qui est maître d'oeuvre de cette opération de sensibilisation, mais il faudrait identifier et préciser davantage les responsables, les partenaires et les attentes que vous avez à l'égard de ces partenaires dans la réalisation de cette démarche de sensibilisation. De même, nous sommes d'accord pour qu'il y ait des mesures nécessaires, incitatives et, au besoin, coercitives pour amener les fabricants et concessionnaires à modifier leur approche publicitaire vers une sensibilisation à une conduite sécuritaire et au respect de la propriété d'autrui. Sur ce, j'invite M. Carrier à conclure sur notre présentation. Merci beaucoup.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. Carrier.

M. Carrier (Jocelyn): Alors, M. le Président, MM. les membres, mesdames du comité, les 16 associations touristiques régionales sont venues vous dire aujourd'hui la nécessité de conserver et de pérenniser le réseau régional et interrégional des sentiers.

On est venus également vous dire et vous sensibiliser à la nécessité d'établir un plan national de développement des réseaux, la nécessité d'effectuer une analyse en profondeur des véritables besoins financiers et aussi des sources de financement potentielles pour le développement, le maintien, l'entretien du réseau de sentiers, également la nécessité d'une concertation locale et régionale, la nécessité d'un financement adéquat pour le développement de ce réseau, la nécessité également d'offrir une formation des guides aux guides et d'en faire également la promotion, la nécessité de soumettre les entreprises de location à un processus d'agrément, la nécessité d'axer la promotion touristique de la motoneige et du quad sur la sécurité et la qualité de l'expérience. C'est un peu le message qu'on veut vous transmettre aujourd'hui. M. le Président, Mme la ministre, je vous remercie de votre écoute.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. Carrier. Alors, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, M. le Président. Merci aux gens de l'ATR, merci. Je pense que vous êtes très conscients des retombées économiques qu'ont les véhicules hors route dans les différentes régions du Québec. Je pense que vous... en tout cas, il y a 16 ATR qui bénéficient assurément de ces retombées-là.

Alors, M. Carrier, je vais commencer, moi, d'entrée de jeu par votre plan national. C'est parce que ce qu'on propose, dans notre tête à nous, c'était ça, je ne sais pas si vous voyez quelque chose de différent, mais ce qu'on propose, hein, nous, c'est une route blanche. On

a une route verte au Québec, ce qu'on propose, c'est d'établir un sentier de base, un squelette de base qui est une route blanche, au Québec, qui relierait les régions les unes entre les autres. Ce qu'on veut par contre, c'est que chacune des régions nous aide à définir quel est le tracé idéal dans chacune de ces régions-là, pour maximiser les retombées ou les impacts positifs de ce passage-là. Alors, je ne sais pas, dans votre plan national, c'est-à-dire quelque chose de différent, M. Carrier, ou si... C'est parce que vous voyez ça autrement de ce que, nous, on a conçu ou qu'on a planifié, M. le président.

M. Labrie (Pierre): Peut-être que, dans le document de consultation, Mme la ministre, de présentation, ce n'était pas indiqué très clairement qui portait le chapeau au plan national. Donc, l'inquiétude que nous avions, c'était la construction d'un puzzle composé de 20 planifications régionales et locales et qui ne débouchait pas sur un réseau optimum, je dirais, coûts-bénéfices, pour l'ensemble du Québec.

Alors, au fond, notre recommandation rejoint ce que vous venez d'énoncer, mais on ne retrouvait pas dans le document un signal clair qu'il y avait un... où vous donniez une responsabilité nationale, pas seulement d'harmoniser, mais vraiment de partager peut-être au départ, je dirais, un plan de match, après ça le valider dans l'ensemble des régions du Québec.

Mme Boulet: O.K. Alors, bien je vous remercie. Ce n'était peut-être pas assez clair, mais c'était notre volonté. Le comité consultatif était au-dessus. Et pour quoi on a réussi à trouver de l'argent au ministère des Affaires municipales? C'est que le gouvernement prenait ce tronçon-là ou ce sentier de base là sous sa responsabilité, en termes de développement, de déplacement ou de mesures d'atténuation, là. C'était dans le sens de faire en sorte qu'il y ait cette continuité-là, ce lien entre toutes les régions du Québec qui soit assuré minimalement pour les retombées économiques que ça nous rapporte dans nos régions.

J'aurais une question également, M. le Président, si vous me permettez. Vous soulevez, à un moment donné, qu'il y a déjà des régions... Effectivement, il y a déjà des régions qui ont mis en place des structures. Entre autres, quand on a fait notre tournée, il y avait, je dirais, au moins quatre ou cinq régions au Québec qui s'étaient déjà structurées, soit par l'URLS, soit par un autre organisme en place. Et j'ai comme l'impression que vous avez des inquiétudes par rapport... autant à la page 9 qu'à la page 10, là, et vous dites qu'il ne faudrait pas que ce soit nécessairement la CRE ou, s'il y a une autre instance, qu'elle doit être reconnue. Nous, on n'a pas de problème avec ça — les régions s'arrangeront — si, dans une région donnée, il y a un organisme qui a déjà fait un bout de chemin, et qui a déjà structuré quelque chose, puis qui est dans le bon... qui s'en va dans la bonne direction ou avec les bons objectifs. On veut juste par contre que tous les représentants que, nous, on veut qu'ils soient autour de cette table-là soient intégrés à cette table-là, si ce n'est pas le cas actuellement. Mais, que ce soit l'URLS, que ce soit la CRE, que ce soit toute autre instance, s'il y a déjà un organisme qui est structuré, qui est prêt à poursuivre cette mission-là, nous, on n'a pas d'objection du tout. O.K.? Alors, je pense que c'était un élément que je voulais préciser.

M. le Président, j'ai une autre précision. Vous parlez du comité consultatif, et vous aviez certaines craintes de ne pas être représentés sur le comité consultatif. Vous êtes d'emblée sur ce comité-là, soyez assurés de ça. Si ça n'a pas été précisé tel quel, libellé tel quel dans le document, ça fait partie des organismes, pour nous, qui étaient ciblés pour se retrouver sur le comité consultatif au plan national. Alors ça, je voudrais également éclaircir cette donnée-là.

Je voudrais que vous me parliez un petit peu de — je ne sais pas lequel d'entre vous va pouvoir me répondre; mais — votre étude. Vous parlez de faire faire une étude indépendante dont le mandat sera de déterminer les revenus, les coûts, les besoins. Dites-moi, selon vous, les tables de concertation dans chacune des régions ne seraient-elles pas les mieux placées pour définir les coûts des déplacements de sentier puis des besoins spécifiques, parce qu'ils connaissent davantage leurs milieux puis ils connaissent également les tronçons conflictuels qui vont nécessiter des coûts particuliers pour les déplacer? Pensez-vous qu'on a besoin de faire une étude, là, que le gouvernement se mette à chapeauter cette étude-là, ou si chaque table de concertation ne peut pas nous faire un estimé ou une évaluation précise des besoins et des coûts qui devraient être investis dans leurs régions pour répondre aux besoins de... ou répondre à l'objectif qu'on s'est recherché de juste équilibre entre les utilisateurs et les riverains?

Le Président (M. Pinard): M. le président.

M. Carrier (Jocelyn): Nous, ce qu'on pense, en tout cas à ce moment-ci, c'est qu'il y a de l'argent actuellement, soit par les plaques d'immatriculation soit par les droits d'accès, qui sont répartis d'une façon probablement équitable à la grandeur du Québec, mais que tout le monde nous dit... D'un côté, il y a des gens qui nous disent: C'est nettement insuffisant comme financement d'un réseau, et, d'un autre côté, les gens nous disent: C'est peut-être le problème d'une répartition différente qui viendrait régler le financement. Nous, ce qu'on dit, maintenant que nous allons arriver probablement à un accord sur une route blanche, une route qui représentera peut-être 10 000 à 12 000 km au Québec, pour s'assurer de la pérennité de ces sentiers et de l'entretien de ces sentiers, nous voulons au moins que, pour celui-là, il y ait un financement adéquat, nécessaire et que ce ne sera pas laissé à un entrepreneur qui va dire: Bien là, je manque d'argent, au mois de janvier j'arrête d'entretenir ce sentier Trans-Québec.

En ce qui concerne les sentiers régionaux et... régionaux, je pense que, oui, il y aura peut-être un travail à faire au niveau de chacune des régions pour savoir comment on le finance. Si c'est un financement global avec une répartition régionale, je pense que ça nous prend une étude, ça nous prend des... je ne sais pas, moi, des données scientifiques qui vont nous permettre de répartir ces sommes-là ou d'essayer d'en trouver de nouvelles.

Le Président (M. Pinard): Mme la ministre.

Mme Boulet: M. Carrier, vous parlez de rendre obligatoire l'inscription des sentiers, des réseaux de

sentiers dans les schémas d'aménagement des MRC et les plans d'urbanisme des municipalités. Je vais vous dire qu'on s'est penchés, là, de façon tout à fait particulière sur cette question-là, est-ce qu'on devait ou est-ce que... et on a eu peur que le fait d'obliger ou de suggérer d'obliger... Parce que c'est toutes des pistes de solution, on n'a pas... est-ce que le fait de les intégrer, d'obliger que les réseaux soient intégrés au plan d'aménagement, est-ce que ça ne nuirait pas à la souplesse d'un sentier qui doit être déplacé, pour toutes sortes de raisons, à court ou moyen terme? Le fait qu'il soit imposé dans le plan d'aménagement, est-ce que ça ne nous enlèverait pas cette souplesse-là quand viendrait le temps de déplacer un sentier pour... Parce qu'on ne sait jamais, là, les raisons peuvent être de toutes sortes. Et puis un sentier qui est là, puis si, deux ans après, pour x raisons, il faut le déplacer, est-ce qu'à chaque fois il faut redéfaire le...

Une voix: ...

Mme Boulet: ...bien, à toutes les fois, il faut refaire, c'est ça, des modifications de zonage. C'était ça, notre crainte, c'est pour ça qu'on a pensé que ce n'était pas nécessaire de l'imposer dans le plan d'aménagement, mais peut-être qu'il y a des... J'aimerais vous entendre là-dessus. Là, moi, je ne suis pas une spécialiste, là.

M. Carrier (Jocelyn): M. Labrie va répondre à cette question.

Le Président (M. Pinard): M. Labrie.

M. Labrie (Pierre): C'est par rapport surtout, Mme la ministre, au réseau Trans-Québec, à la route blanche, où là on ne peut pas justement changer l'itinéraire à tous les deux ans ou à tous les trois ans, parce que cet itinéraire, il est repris par des entreprises, il est publicisé à l'étranger, sur des sites Internet, dans des brochures. Donc, le réseau Trans-Québec, notre réseau national doit absolument, lui, avoir une pérennité à très long terme. Bien entendu, il peut y avoir des catastrophes ou des éléments naturels qui forcent un déplacement ou une relocalisation, mais, sur le Trans-Québec, il devrait y avoir, je pense, la possibilité de l'intégrer aux schémas d'aménagement des MRC concernées.

• (16 h 10) •

Mme Boulet: M. le Président, si vous me permettez. Mais, même sur le Trans-Québec... je comprends l'objectif recherché, mais, même sur le Trans-Québec, on a des droits de passage sur des propriétés privées, et là on ne peut pas se garantir là-dessus. Et, si on a un agriculteur qui nous dit: Moi, cinq ans, là, c'est le plus long que je peux vous donner... Comprenez-vous? Si j'étais assurée, là, que... Si c'étaient des emprises ferroviaires exclusivement, c'est une chose, mais j'ai des droits privés, des droits de passage privés d'agriculteurs, de propriétaires fonciers, et, eux, je ne peux pas les... je ne suis pas certaine que je vais être capable de m'engager avec eux pour 20 ans ou 30 ans.

M. Labrie (Pierre): Vous soulevez un très bon point, mais vous soulevez également le défi de planifier une industrie d'exportation sur des assises extrêmement fragiles, qui demeurent à la merci de quelqu'un qui

décide, au bout de trois ans ou de quatre ans, de changer la vocation de sa terre agricole, par exemple, ou un bout de terrain, ou que ce soit comme il était mentionné tout à l'heure. C'est prendre un risque de bâtir quelque chose de solide mais sur des assises extrêmement fragiles, notamment au niveau du dossier Trans-Québec. Là, on ne parle pas au niveau des régions ou des MRC comme telles. Mais, ce qu'on exporte à l'étranger, c'est une image du Québec qui permet de partir des Laurentides, de se rendre au Saguenay—Lac-Saint-Jean, de passer par Charlevoix, de traverser le fleuve, d'aller en Gaspésie ou sur la Côte-Nord, et là on a un besoin de pérennité, d'une certaine façon, garantie. Comme l'entretien doit être garanti, la même chose pour le réseau comme tel.

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

Mme Boulet: Alors, M. le Président, si vous me permettez, j'aurais une autre question. Vous nous parlez d'un système d'agrément pour la formation des guides, là. Comment vous voyez votre rôle, les ATR, à l'intérieur de ce programme-là? Est-ce qu'on pourrait se fier sur les ATR pour encadrer, pour... Je ne sais pas quel rôle vous voyez que pourraient jouer les ATR dans ce système-là d'agrément, de reconnaissance de la formation des guides touristiques pour les sentiers de véhicules hors route, M. le Président.

M. Labrie (Pierre): Le Conseil québécois des ressources humaines en tourisme serait à notre avis l'instance toute désignée, avec éventuellement Aventure Québec, par exemple, pour développer des programmes de formation et d'accréditation de personnel compétent.

Mme Boulet: Le Conseil québécois... vous appelez ça comment?

M. Labrie (Pierre): Des ressources humaines en tourisme, le CQRHT.

Une voix: Aventure Écotourisme

M. Labrie (Pierre): Et Aventure Écotourisme. Page 14 de notre document, Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui, bien, Aventure Écotourisme, on savait qu'eux étaient... je ne savais pas que ça relevait de votre CQRHT, là. Alors, on va regarder ça.

M. Labrie (Pierre): Ce sont deux organismes distincts: un opère dans un secteur d'activité qui est l'écotourisme comme tel, et le conseil québécois est plutôt là pour planifier le développement des ressources humaines pour l'industrie touristique, dans tous les secteurs où il y a des besoins. Et le programme de formation pour les guides, les accompagnateurs, c'est un créneau effectivement qui est en demande et où il y a du travail à faire pour les prochaines années.

Mme Boulet: O.K. J'aurais une autre question, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Mme la ministre.

Mme Boulet: Plusieurs intervenants nous ont dit: Il y a des retombées économiques importantes dans les régions, donc le tourisme, que ce soit l'hôtellerie, la restauration. Est-ce qu'en tant que représentants des associations touristiques, est-ce que vous pensez qu'il pourrait y avoir... Ils nous demandent, là, en fait qu'il y ait un retour de ces retombées-là soit pour les clubs, soit pour les fédérations, soit pour l'entretien, là. Je n'ai pas visé de... Mais est-ce que vous pensez que les retombées touristiques de ces sentiers-là, de cette activité économique là, il pourrait y avoir un retour à quelque part pour les besoins, les besoins soit d'entretien, des besoins de sensibilisation, des besoins de... Je vous pose la question: Est-ce que vous pensez que les ATR, ou le monde du tourisme finalement, là, peu importe qui, les hôteliers, les aubergistes, est-ce que vous pensez qu'il y aurait un accord pour dire: On va contribuer parce que, le retour du balancier, finalement, là, on a des retombées puis on est d'accord pour vous en faire partager le gâteau, finalement?

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le président.

M. Carrier (Jocelyn): Moi, je peux tout simplement vous dire que déjà tout notre parc d'hébergement, les hôteliers, les pourvoiries, contribue d'une façon significative, sur une base individuelle, au développement de ce produit-là et à l'entretien des sentiers aussi. Eux également ont comme... Je vous ai parlé de 2 millions, tantôt, d'argent que les ATR mettent à la promotion du produit. Je peux vous dire que déjà les hôteliers, les restaurateurs, les pourvoiries investissent également dans la promotion. Et, depuis en tout cas quelques mois, on essaie de travailler énormément pour avoir dans les régions du Québec, au niveau touristique, des fonds de développement de produits ou des fonds pour soutenir le produit touristique dans chacune des régions du Québec. Donc, on n'est pas réfractaires à ça. Immédiatement, nous, l'argent que nous avons, c'est pour faire la promotion du produit touristique. Et est-ce que les secteurs privés peuvent intervenir d'une façon plus particulière? Je pense que c'est un peu à eux à répondre, mais déjà ils font de gros efforts pour aider l'entretien des sentiers.

Mme Boulet: O.K. Tony aurait peut-être une question.

Le Président (M. Pinard): Une dernière question. M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Merci. Merci beaucoup, M. le Président. M. Carrier, messieurs, bonjour. Je voulais peut-être revenir à votre page 14, dans le bas de la page, où est-ce que vous parlez de l'obligation, là, qui serait enlevée pour un devoir d'information vis-à-vis le MTQ. Vous savez que chaque région, là... Parce que ce que je comprends, là, vous avez un peu peur, vous, dans la mise en place des normes ou des règlements municipaux, dans les diverses villes, vous avez peur qu'il y ait une multitude de règlements municipaux. C'est un peu ce qui fait en sorte la diversité régionale, là. On prend rien que l'exemple en circulation. Le gouvernement a donné

la permission de virer à droite sur un feu rouge. On se rend compte qu'à Montréal on n'a pas le droit. À Québec, on a le droit, mais ils ont mis des enseignes pour ne pas tourner. Et, dans d'autres secteurs, on a le droit de tourner. Alors, vous comprenez un peu que c'est une multitude.

Et, à la limite, même la table de concertation qui va être en place dans les diverses régions des CRE va faire en sorte que chacun va avoir un règlement. Le sentier, s'il passe dans un quartier résidentiel ou dans une rue commerciale, c'est sûr et certain que les règles vont devoir être renforcées, et non pas les mêmes qui sont dans un sentier où est-ce que tu passes à travers une forêt, là. Vous ne voyez pas un peu cette problématique qu'il y a, disons, dans votre plan global, pour qu'il y ait un règlement général, là?

Le Président (M. Pinard): Rapidement, s'il vous plaît, M. le président.

M. Carrier (Jocelyn): Je me garde le droit de...

M. Labrie (Pierre): Le droit de réplique.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Labrie.

M. Labrie (Pierre): Tu interviendras en complémentaire.

Le Président (M. Pinard): M. Labrie, rapidement, s'il vous plaît.

M. Labrie (Pierre): Écoutez, rapidement, à défaut d'avoir le dépôt obligatoire pour approbation, on indique que le devoir d'information devient, à ce moment-là, essentiel pour être capable de faire une bonne planification. On est conscients qu'il faut alléger les processus, mais en même temps il ne faut pas perdre qualité de planification pour qualité d'échange d'information. C'est dans ce sens-là que notre recommandation est: à défaut d'avoir l'obligation de soumettre au ministre pour sanction, tout au moins d'avoir un dépôt obligatoire et centralisé pour que l'information soit disponible.

Le Président (M. Pinard): Alors, exceptionnellement, là, M. le député de Montmagny-L'Islet. Je dis «exceptionnellement» parce qu'on a dépassé le temps.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): M. le Président, vous êtes tout à fait gentil cet après-midi. M. Carrier, il y a une suggestion que vous faites de changer la date, du 1er novembre au lieu du 1er mai. Ça me semble très intéressant. Est-ce que vous... Par quoi vous justifiez ça?

M. Carrier (Jocelyn): Quelle page?

M. Morin (Montmagny-L'Islet): La page 9, bas: «Nous suggérons que le délai de réalisation du réseau de sentiers interrégionaux soit au 1er novembre 2009 [au lieu du] 1er mai.»

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le président.

Une voix: Je vais laisser M. Gérard y aller.

M. Boivin (Gérard): En fait, c'est pour donner un été de plus au niveau de l'aménagement des sentiers, compte tenu qu'on ne sait pas actuellement quand tout ça va être mis en place, O.K., et qu'on sait que les aménagements de sentiers se font surtout en périodes printanière et estivale. Ça donnait un été de plus, tout simplement, pour faire les travaux.

Le Président (M. Pinard): ...mouche.

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Pour ceux qui aiment la mouche. Alors, M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Je vais poser une simple question. Je vais laisser mon collègue poser une série de questions, là, concernant votre mémoire.

Bonjour, messieurs. Juste pour revenir sur une des notions de votre mémoire, sur le financement. Vous nous dites, bon, facilement, là, vous nous dites: Bon, écoutez, là, il ne faut pas trop, trop se mêler de ça; mettez donc des gens puis faites donc faire une étude par le gouvernement pour détailler tout ça, tout ça. Mais, moi, je vais tenter de vous mouiller un peu plus, parce que je suis sûr qu'à l'instar de tous ceux qui ont passé avant vous devez avoir une couple d'idées sur le financement et l'entretien, le développement, l'entretien du réseau.

● (16 h 20) ●

Tout à l'heure, avant vous, les gens des Laurentides nous ont dit: Écoutez, on peut peut-être financer ce réseau — on parle de développement, d'entretien, etc. — par la taxe de vente. Un peu plus tôt, ce matin, les gens de la fédération nous ont dit: Écoutez, c'est considérable comme somme; au fur et à mesure que le réseau va se développer, il va avoir de l'entretien, etc., et que la pratique des VHR est importante en termes de retombées fiscales et parafiscales, on parlait de 300, 400 millions, là, 394 millions. On disait: Est-ce qu'on peut... on pourrait... les gens de la fédération nous disaient: Est-ce qu'on pourrait avoir, pour développer ça, une partie... je pense même qu'on a utilisé le mot «parcelle», une parcelle, hein, c'était bien comme expression. On n'a pas chiffré, là, mais c'est important, on n'a pas chiffré, c'est plus petit qu'une partie, mais tout dépendant de la grandeur de la partie. Enfin! Non, mais sérieusement, là, il y a là, je pense, un message très clair qui est envoyé depuis ce matin: Écoutez, on est en face d'un réseau national — j'aime bien votre expression — au fur et à mesure, il va y avoir des coûts; on va les chiffrer au fur et à mesure, et il va falloir du financement adéquat.

Je pose ma question: Nonobstant votre demande dans votre mémoire pour faire faire une étude — la ministre nous a dit que possiblement les CRE pourraient faire ce travail-là, peu importe — est-ce que... Je ne peux pas croire que vous n'avez pas pensé — vous êtes remplis de gens de... — avec toute votre imagination, à des sources de financement qui vous apparaîtraient adéquates.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le président.

M. Carrier (Jocelyn): Je vais vous répondre qu'étant président d'une fédération...

M. Deslières: Témiscamingue? Témiscamingue?

M. Carrier (Jocelyn): ...je me fais le porte-parole d'un ensemble, et on ne s'est pas penchés d'une façon précise. Parce que la problématique, c'est qu'on a deux constats qui sont généralement différents: d'un côté, on nous dit qu'on manque énormément d'argent pour l'entretien adéquat du sentier et, de l'autre côté, de l'autre oreille, on s'entend dire: Il y en a probablement assez, c'est peut-être une répartition des sommes d'argent qui est à revoir.

Nous, ce qu'on dit: Il y en a peut-être assez, mais il en manque peut-être. De toute façon, nous, la seule façon de le savoir, c'est de s'asseoir, tout le monde ensemble, et de faire une enquête, de regarder où elle est, l'argent, et de quelle façon... Bon. Est-ce que c'est sur une hausse des plaques d'immatriculation? Est-ce que c'est pour l'abolition des droits d'accès dans les sentiers et mettre ça uniquement sur le droit d'immatriculation? Est-ce que c'est de rendre obligatoire l'immatriculation des véhicules hors route? Parce qu'on sait très bien, dans une autre étude qui a été faite, qu'il y a 35 % des véhicules hors route qui n'ont pas d'immatriculation actuellement. Ils sont juste sur des fermes, ils ne vont pas dans les sentiers, ils traversent la route quand il n'y a pas de police. Enfin, à ce qu'on nous dit, c'est qu'il y a 35 %. Y a-tu là une source de revenus importante qui pourrait, comme les automobiles, même principe, par l'immatriculation de l'ensemble de ces véhicules-là, les rendre... Vous allez me dire: Ils sont déjà obligatoires, mais s'assurer que c'est fait.

Maintenant, nous, notre tête n'est pas faite là-dessus, parce qu'il y a beaucoup d'impondérables, il y a beaucoup de choses que l'on ne connaît pas, les associations touristiques, pour pouvoir intervenir et vous dire: Voilà notre règle, voilà notre façon. Nous, ce qu'on dit: Une étude rapide nous permettrait de regarder les sommes disponibles, de quelle façon elles sont ramassées, de quelle façon elles sont réparties, ces sommes-là, à travers le Québec. Et, si on s'en va sur un sentier Trans-Québec, je pense qu'il va falloir trouver les fonds nécessaires. Alors, les avenues: immatriculation, le 35 % qui n'est pas immatriculé. Là, je dis le chiffre, c'est peut-être rendu à 36 % ou à 34 %, là, mais, quand j'ai eu les chiffres, c'est 35 % des véhicules qui n'étaient pas immatriculés, au Québec.

Le Président (M. Pinard): M. Labrie, en complément.

M. Labrie (Pierre): En complément, il y a deux dossiers. Il y a le dossier du développement comme tel, les infrastructures, le long terme, et là il n'y a pas de solution miracle, ça passe par chacune des conférences régionales des élus et des partenariats, des montages financiers à moyen, long terme. Ça, c'est le long terme.

Mais, au niveau de l'entretien, il existe déjà un modèle, un modèle qui est un peu comme la taxe sur l'hébergement, qui est une taxe dédiée, réservée à des fins spécifiques. Il s'agit de savoir, cet argent-là, la somme recueillie, les sommes nécessaires pour le réseau

Trans-Québec, la partie qui va dans le réseau Trans-Québec, la partie qui va à chacune des régions, où il en manque, parce que les distances sont longues, comment fait-on pour améliorer la péréquation entre les clubs. C'est tout ça qu'il faut regarder sur une base d'affaires, sans porter un jugement négatif sur le travail qui s'est fait dans le passé, mais de dire: On doit trouver des façons novatrices d'exploiter notre réseau Trans-Québec, donc pour avoir tous les chiffres en main et être capables après ça de faire les choix, quitte à ce que le réseau passe de 30 000 à 26 000 km en bout de ligne, mais, le 26 000, il va être bien entretenu, il va bien nous représenter puis, en termes de sécurité puis en termes touristiques, il va être vendeur.

M. Deslières: Mais, dans la continuité de votre idée d'un plan national, je comprends, et j'arrête là, que vous demandez un financement national. Il faut être cohérent, là.

M. Labrie (Pierre): Bien, je pense qu'il faut avoir... Il existe déjà, et la modalité de gestion, qui est présentement via la fédération des clubs de motoneige, est un excellent modèle d'impartition. Il s'agit tout simplement d'arrimer tout ça ensemble pour que ça serve l'ensemble des intérêts tant des utilisateurs qui sont les citoyens du Québec que l'industrie touristique.

Parce qu'il ne faut pas se mettre la tête dans le sable, il y a présentement dans bien des endroits du Québec où on dit: Les touristes, ils viennent briser nos sentiers, ils viennent nous déranger dans notre loisir, mais par contre les touristes, ce sont eux qui apportent près de 40 % des retombées économiques et fiscales que génère l'industrie. Alors, dans ce contexte-là, il faut le regarder non seulement sur le plan du loisir et de la pratique d'une activité, mais sur le plan d'une industrie d'exportation également.

M. Deslières: Merci. Merci, monsieur.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Merci, M. le Président. Je vous écoutais parler d'argent et je pense que j'ai trouvé une mine.

M. Deslières: Une mine d'or, une mine d'or.

M. Lelièvre: À la page 6 de votre document, à la page 6 de votre document, vous parlez que l'industrie, la pratique récréotouristique de la motoneige et du quad a généré des dépenses totales de 1,3 milliard uniquement en 2004-2005, donc 723 millions pour la motoneige et 591 millions pour le quad. Vous ne trouvez pas qu'il y a une belle source de financement là-dedans? Parce que qui engrange à ce moment-ci? Les vendeurs, naturellement, et l'État, parce qu'il y a des taxes qui sont payées là-dessus, hein? Donc, il y a des taxes sur l'essence, il y a des taxes sur la restauration, l'hébergement, etc. Donc, il y a une source quand même importante de revenus, et, tout à l'heure, quand vous parliez de faire une étude pour aller chercher du fric, moi, j'ai regardé ça puis je me disais: Tout est ventilé à la page 6, ou presque, parce

que c'est des données quand même très intéressantes pour une seule année, là, on regarde ça de façon particulière.

Ceci étant dit — je vous disais ça en passant — concernant le mémoire que vous avez déposé, à la page 7, vous nous indiquez qu'il y a plusieurs questions fondamentales qui demeurent sans réponse et que, jusqu'à présent, il y a un travail remarquable qui a été fait. Est-ce qu'on peut continuer... la question que vous posez dans le fond, c'est: Peut-on continuer à laisser reposer ce produit touristique d'importance sur la bonne volonté et les efforts d'un groupe de bénévoles? Moi, j'aimerais ça vous entendre là-dessus puis sur les autres éléments.

Parce que dans le fond vous posez la question: Comment on organise le réseau? Et ce réseau-là, il sera d'une importance capitale. D'autres organismes qui ont passé avant vous nous ont dit qu'ils étaient prêts, par exemple, à mettre en commun des infrastructures, certaines infrastructures, par exemple les sentiers de motoneige, les sentiers de quad, lorsqu'arrive le temps de construire un pont, ils peuvent se mettre ensemble, donc on limite les coûts. On sait qu'un pont, ça peut coûter assez cher à construire, donc on parle de plusieurs centaines de milliers de dollars dans certaines occasions. Et j'ai le cas dans ma circonscription: pour traverser une rivière, le pont va coûter au moins 350 000 \$. C'est de l'argent. Donc, j'aimerais ça vous entendre là-dessus et revenir après sur la question des schémas d'aménagement.

M. Carrier (Jocelyn): Moi, je veux tout simplement vous dire, au point de départ, qu'à la page 6 vous avez, à l'avant-dernier paragraphe: 324 millions de revenus fiscaux et parafiscaux dont 194 millions pour le gouvernement du Québec et 130 millions pour le gouvernement fédéral. C'est peut-être ça, votre source de revenus que vous parliez tantôt, mais je ne présume pas, c'est déjà dans le document.

M. Lelièvre: C'est la mine.

• (16 h 30) •

M. Carrier (Jocelyn): Nous, à la page 7, on fait allusion à ces équipes d'hommes et de femmes, de bénévoles. Je prends une minute, M. le Président, si vous me le permettez, pour qu'on se rappelle qu'il y a 20 ans, il y a 25 ans, les clubs de motoneige, c'était une sorte de club social. Ces gens-là entretenaient des sentiers pour leur plaisir à eux, pour se déplacer d'un village à l'autre, pour se déplacer, par la suite, d'une région à l'autre, et, sauf le respect que je dois à tout le monde, ils faisaient ça puis ils avaient du fun, ils avaient du plaisir parce qu'ils le faisaient pour eux, ils le faisaient pour le voisin. Le surfaceur, ils venaient à bout de le financer par de l'aide gouvernementale ou par des levées de fonds, des parades de mode. Enfin, l'originalité des clubs de motoneige pour se financer, dans le temps, était presque à l'infini.

Ce qui est arrivé — heureux problème pour nous — c'est que les associations touristiques, de par leur travail, et la Fédération des clubs de motoneigistes aussi ont fait, à l'extérieur de leurs régions, de la promotion pour dire: Chez nous, en Abitibi, en Gaspésie, dans le Nord-du-Québec, nous avons d'excellents sentiers qu'on a développés, une gang d'amis, et qu'on voudrait partager avec les autres. Donc, ça s'est fait à la grandeur du Québec, ça s'est fait en Abitibi, avec le nord-est

ontarien, avec le nord des États-Unis, puis les associations touristiques plus encouragées ont été en Europe. Et on a rempli les sentiers de motoneigistes qui venaient de l'extérieur, qu'on appelle des touristes. Je dois vous dire: Est-ce qu'on en a parlé aux clubs avant? C'est arrivé comme ça. Autant la fédération des clubs de motoneige, autant les associations touristiques, autant l'agence Tourisme Québec, dans le temps, faisaient de la promotion pour ce produit parce que c'était, pour 16 régions du Québec en tout cas, un produit hivernal extrêmement important.

On est rendu à un tournant actuellement où l'essoufflement des clubs, l'essoufflement des bénévoles... On a de plus en plus de difficultés... Puis là c'est ce qu'on me dit, parce que je ne fais même pas partie d'un club moi-même, mais ce qu'on me dit, c'est qu'il y a de l'essoufflement, et là je ne peux plus passer le surfaceur pour le plaisir de le faire, je le fais maintenant parce que je suis obligé, parce qu'il m'arrive des Français, il m'arrive des gens de l'extérieur, j'ai comme l'obligation. Je suis un club, et là on me traite comme une PME. C'est de même aujourd'hui que les clubs doivent être traités, on les traite comme des PME. Donc, ils nous parlent de financement, ils nous parlent de pérennité de sentiers, puis c'est à juste titre qu'ils le font, parce que cette promotion-là qu'on a faite, et que la fédération a faite, et que certains clubs faisaient aussi, ça ne concordait pas peut-être avec cet esprit de club social de motoneigistes qui entretenait les sentiers dans le temps.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le président. M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Alors, on va rester...

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): On l'a mangé, le temps. M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: On va rester dans le financement. Le financement qu'à l'heure actuelle les clubs de motoneige ont, là, il est basé sur quoi? De quelle manière que c'est financé? C'est-u au kilomètre? C'est-u au membre?

M. Carrier (Jocelyn): C'est une formule, si vous me... c'est une formule qu'on pourrait leur demander à eux mais qui est relativement complexe. Ils sont financés d'abord sur une partie des plaques d'immatriculation, qui leur permet de faire une péréquation...

Une voix: 4 millions.

M. Carrier (Jocelyn): 4 millions. Ils sont financés aussi par les cartes d'accès. Les cartes d'accès, c'est des cartes de membre qui donnent droit aux motoneigistes de circuler sur les sentiers en possédant une carte de membre. Ils sont financés également par une sorte de péréquation qu'ils ont d'un club à l'autre — je pense que la fédération s'assure que les clubs moins fortunés puissent avoir des fonds nécessaires. Il y avait un financement également du gouvernement du

Québec, puis il y a un financement également de Développement économique Canada. Je dis «il y avait», là, pour l'achat de surfaceurs, ça se faisait aussi comme ça. Alors, c'est des sources de financement qui viennent d'un peu partout et qui actuellement, si on les prend individuellement, sont — puis je les comprends aussi; sont — peut-être inadéquates, complètement inadéquates. Un club de motoneige, si vous me permettez, qui est enclavé à travers plusieurs clubs, il va vendre une vingtaine de cartes de membre, parce que les gens qui arrivent chez eux, ils ont pris leurs cartes de membre un peu partout, même à Laval, ils les ont prises partout. Alors, quand ils arrivent dans ce petit club là, il a l'obligation d'entretenir les sentiers, et c'est là, je pense, que la fédération intervient pour le soutenir par une forme de péréquation. Mais c'est complexe.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. Carrier, M. Labrie, M. Rome et M. Boivin, de votre présence à cette commission. Vos propos ont su enrichir les membres de la commission et vont nous permettre d'avancer dans le futur projet de loi.

Une voix: Merci.

Le Président (M. Pinard): Je vais suspendre les activités de la commission pour 10 minutes. Alors, que tous se le disent, il y aura reprise des travaux à 16 h 45.

(Suspension de la séance à 16 h 35)

(Reprise à 16 h 49)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, permettez-moi de vous introduire la Conférence régionale des élus de la Mauricie, qui est représentée, cet après-midi, par Mme France Beaulieu, notre présidente, nous, membres de la CRE de la Mauricie; également M. André Landry, qui est président du Comité régional des sentiers récréatifs, l'URLS de la Mauricie; et M. Jean-Marc Gauthier, qui est le directeur général de l'URLS.

● (16 h 50) ●

Alors, vous connaissez les règles, puisque je vous ai vus entendre les débats toute la journée dans le fond. Alors, 15 minutes de présentation, ensuite de ça il y aura un échange de 30 minutes. Et permettez-moi d'abord de vous remercier d'avoir accepté que la commission prenne ce léger répit de 10 minutes, ça va nous permettre de poursuivre nos travaux jusqu'à 20 heures, ce soir. Alors, Mme la présidente.

Conférence régionale des élus de la Mauricie (CREM)

Mme Beaulieu (France): Alors, M. le Président, Mme la ministre, représentants de la commission, alors mon nom est France Beaulieu. Moi, je suis conseillère à la ville de Shawinigan et je suis aussi présidente de la Conférence régionale des élus de la Mauricie. Je suis accompagnée aujourd'hui de M. André Landry, qui est administrateur à l'URLS et aussi président du Comité

des sentiers récréatifs, et de M. Jean-Marc Gauthier, qui est directeur général de l'URLS Mauricie.

Alors, nous vous remercions de l'invitation que vous nous avez faite pour participer à ces travaux. La Mauricie est très heureuse d'avoir l'opportunité de faire part de ses commentaires sur le document d'orientation sur les véhicules hors route. Nous croyons que notre expérience puisse être bénéfique pour l'avenir de ce dossier au Québec.

Nos propos seront donc basés sur notre cheminement comme région dans ce dossier depuis plus de cinq ans. Vous serez en mesure de constater tout le réseautage qui s'est mis en place à travers plusieurs travaux de planification. Cette dynamique aura permis de positionner le dossier des sentiers récréatifs comme une composante du plan quinquennal de développement régional 2005-2010, piloté par la Conférence régionale des élus de la Mauricie. Ce plan est le fruit d'une démarche qui a mobilisé des centaines de personnes et qui a permis de formuler les grands enjeux de développement de la région, de définir les orientations et les stratégies d'action pour y faire face. Le dossier des sentiers récréatifs est donc inclus dans l'orientation Maintenir et améliorer la qualité de vie. Il participe à la stratégie s'assurer de l'accessibilité à la pratique du loisir, du sport et des activités plein air à la grandeur du territoire. Il est sous la responsabilité de l'Unité régionale des loisirs et sports de la Mauricie.

Il est par le fait même important de vous mentionner que nos propos seront basés sur le vécu régional, et en ce sens ils sont issus de nos travaux avec l'ensemble des acteurs de la Mauricie et ils font donc consensus. Dans ce contexte, ce n'est pas un hasard si, aujourd'hui, nous avons une délégation formée de la conférence régionale des élus et de l'unité régionale de loisirs et des sports.

D'entrée de jeu, nous tenons à vous souligner que notre approche de planification se veut globale au sens de la considération de tous les types et de tous les niveaux de sentiers récréatifs. Ainsi, la planification doit tenir compte des sentiers pour les véhicules hors route et pour les activités non motorisées, marche, vélo, équestre, par exemple. La planification doit aussi tenir compte des sentiers locaux, régionaux et interrégionaux, puisque nous travaillons dans un concept de réseau, où chacune des composantes est essentielle.

Nous vous parlerons aussi des ressources humaines à la base de cette industrie, qui sont les bénévoles. C'est un contexte très particulier auquel nous devons porter une plus grande attention, car, sans les bénévoles, il n'y aurait pas de sentier, donc pas de lieu pour pouvoir pratiquer les activités et pas de retombées économiques. Comme partout ailleurs au Québec, les impacts financiers de l'industrie de la randonnée sont de plus en plus significatifs pour le développement régional. Ainsi, la récente étude, réalisée pour le compte du ministère du Tourisme, sur la motoneige et le quad révèle que la Mauricie est une région visitée par 13 % des motoneigistes touristes, qui nous place au cinquième rang, et par 20 % des quadistes touristes, qui nous place au premier rang. En analysant les données de cette étude, nous pouvons constater que les touristes procurent des retombées de plus de 40 millions par année en Mauricie. Ces résultats nous rappellent la nécessité de soutenir le

développement de cette industrie dans toutes nos communautés.

Notre présentation abordera le thème qui nous concerne, et ce, dans l'ordre de la présentation du document de consultation gouvernemental. Alors, si vous le permettez, à partir d'ici, M. le Président, je vais céder la parole à M. Landry pour continuer la présentation.

Le Président (M. Pinard): Merci, Mme la présidente.

M. Landry (André): M. le Président, Mme la ministre, distingués membres de l'Assemblée nationale, distingués invités, donc notre présentation va se faire en trois parties: la concertation régionale, dans votre document, c'est la page 3 aller à 9; ensuite, en page 10, on a le financement des réseaux; et ensuite, en pages 11, 12 et 13, la pérennité des sentiers.

Donc, la région en Mauricie est en accord avec l'orientation du ministère des Transports de mettre en place dans chacune des régions du Québec une table de concertation pour la détermination de nos réseaux de sentiers distincts, permanents et semi-permanents, pour la motoneige et le quad. La Mauricie a déjà mis en place cette structure sous la forme d'un comité régional sur les sentiers récréatifs. Nous sommes aussi en accord avec l'échéancier proposé du 1er mai 2009 pour la détermination des réseaux.

Un très bref historique. En 1998, l'URLS a fait un comité pour la mise en place de la route cyclable en région. Ça s'est étendu au sentier transcanadien par la suite, et en 2002 est né le Comité des sentiers récréatifs, qui regroupe toutes les sortes de sentiers en Mauricie, pédestre, équestre, quad, motoneige, etc.

La réalisation du comité des sentiers récréatifs. Il y a eu un inventaire sur les sentiers récréatifs qui a été fait, 2001-2002. On a embauché une ressource pour coordonner ces activités-là, et le milieu municipal a participé étroitement à la collecte des données pour dresser l'inventaire des organisations. Et aussi on a une collaboration de première instance avec le ministère des Ressources naturelles. Les sentiers ont été cartographiés — on est en page 4. Les responsables de l'aménagement du territoire des MRC et des villes ont obtenu ces données d'inventaire et ils sont devenus l'outil de référence régional et local pour la connaissance et l'emplacement des sentiers. Il y a aussi une mise à jour de l'inventaire des sentiers de motoneige qui a été réalisée en 2004 et 2005. Il y a aussi l'inventaire des sentiers quad, 2005-2006, en collaboration avec l'URLS et les clubs quad du Québec.

En 2003, on a tenu un colloque sur l'avenir des sentiers récréatifs qui a regroupé plus de 100 intervenants, 67 organisations, ce qui nous a permis de commencer l'élaboration de notre plan régional. Et le plan d'action 2004-2007 comporte comme objectif l'élaboration d'un plan de développement régional des sentiers récréatifs, et, pour réaliser la mise en oeuvre de ce plan, l'URLS a embauché une ressource grâce à l'apport financier de différents programmes ponctuels.

Le plan régional de développement des sentiers récréatifs. Actuellement, l'URLS est en cours d'élaboration du plan de développement des sentiers récréatifs.

Cette démarche se fait en parallèle avec la démarche du MRNF concernant l'élaboration du plan directeur des sentiers récréatifs dans la mise en oeuvre du plan régional de développement des terres publiques — parce qu'on a beaucoup de terres publiques chez nous. Le MRNF et l'URLS ont convenu d'une répartition des tâches à accomplir par chacun d'eux dans l'élaboration de ce plan, de sorte que le MRNF s'occupe de la planification sur les terres du domaine public tandis que l'URLS se penche sur la planification sur les terres du domaine privé.

Une concertation qui a été bien amorcée. On a eu plusieurs exemples de collaboration, que vous allez voir dans votre document, à la page 5, entre les réalisations qui ont été faites et aussi les différents collaborateurs dans les différentes sortes de groupes, les municipalités, l'URLS; on a eu l'Abitibi-Consol, Kruger qui ont participé, la CRE, etc. Donc, a eu plusieurs organismes qui ont participé à cette chose-là.

Le mandat des tables régionales. La Mauricie donne son accord à l'orientation du ministère des Transports concernant le principal mandat des tables régionales. Toutefois, nous croyons que l'aménagement de réseaux doit se concevoir globalement et doit s'intégrer aux autres plans directeurs adoptés pour le développement régional, de même qu'à l'offre de service existant, notamment touristique. Ainsi, nous croyons que le mandat devrait s'étendre à la planification de tous les sentiers, c'est-à-dire qui dépasse la notion des sentiers interrégionaux. Par là on parle des sentiers locaux et régionaux, que plusieurs personnes emploient lorsqu'on fait... les touristes se promènent dans la région.

Parmi les commentaires, le mandat des tables de concertation régionales devrait s'étendre à tous les sentiers récréatifs, comme on vient de mentionner, et nous préconisons une vision globale et intégrée dans l'aménagement des sentiers récréatifs, tant pour la quiétude des riverains que pour la qualité de l'existence.

En page 7, plan quinquennal de développement régional. À l'intérieur de son plan quinquennal de développement régional 2005-2010, l'URLS a été reconnue responsable de s'assurer de l'accessibilité et de la pratique du loisir, du sport et des activités de plein air à la grandeur de la Mauricie, notamment par le maintien et l'amélioration des axes régionaux et nationaux des sentiers récréatifs.

Pour le plan de développement des terres publiques, en août 2004, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune approuvait la section récréotouristique du Plan régional de développement du territoire public de la Mauricie. Cet outil de planification accorde une place importante aux sentiers récréatifs. Les travaux d'élaboration du plan directeur des sentiers récréatifs ont débuté en avril 2005. L'URLS s'est fait reconnaître comme partenaire de concertation et participe aux travaux de cette table élargie, depuis le 15 décembre 2005, pour l'élaboration du plan directeur des sentiers récréatifs et terres publiques en Mauricie.

Dans les schémas d'aménagement, dès le début les responsables de l'aménagement du territoire ont été associés à la mise en place des réseaux de sentiers récréatifs en Mauricie. Tout au long du processus, les intervenants et le milieu municipal en Mauricie se sont

préoccupés de bien intégrer les sentiers aux schémas d'aménagement. On n'a pas déterminé les sentiers comme tels, mais il y a des axes dans lesquels les sentiers pourront être installés.

• (17 heures) •

Les membres de la table de concertation régionale. La Mauricie a donné son accord avec les orientations du ministère des Transports concernant la composition des tables de concertation régionales. Toutefois, nous croyons que, selon les caractéristiques des régions, ces tables devraient regrouper tous les intervenants qui se sentent interpellés par tous les sentiers récréatifs et non seulement ceux qui se sentent interpellés par la circulation des VHR. Donc, chez nous, la composition du Comité régional sur les sentiers récréatifs: tous les organismes qui se sentent interpellés par la mise en place de tous les sentiers récréatifs. Notre comité se compose de représentants municipaux, de représentants d'organismes de développement des ministères concernés et de représentants des activités. Vous avez la liste actuellement des membres du comité des sentiers récréatifs en page 14 de votre document. Vous allez peut-être remarquer que l'UPA n'est pas là, dans cette liste-là. On n'a pas eu de problème avec les agriculteurs, mais la porte est toujours ouverte pour... S'ils désirent participer au comité, ils pourront le faire comme tous les autres organismes.

On a aussi la Table des promoteurs des sentiers récréatifs. Depuis le mois d'avril 2005, le Comité régional des sentiers récréatifs s'est joint à une table de promoteurs des sentiers récréatifs. Ces promoteurs se rencontrent à l'automne ou au printemps pour échanger et discuter des problématiques communes en présence de personnes-ressources. Et il y en a plusieurs en région qui ont trait à ça. Vous avez la liste de ces promoteurs-là qui est en page 15 de votre document.

La coordination. La Mauricie donne son accord à l'orientation du ministère concernant l'embauche et le financement d'une ressource humaine attirée à la mise en place et à la coordination des travaux de la table de concertation régionale et qui pourrait agir comme agent de liaison entre les différents intervenants qui se sentent concernés par la mise en place des réseaux de sentiers.

Dans les commentaires, en page 9, l'embauche d'une ressource pour la coordination. Les réalisations démontrent la nécessité et la pertinence d'une ressource attirée à cette coordination. Toutefois, cette ressource doit être en place sur une base permanente, puisque c'est un facteur primordial qui influence le rythme des travaux. Le chemin qu'on a parcouru depuis cinq ans avec une ressource à mi-temps, peut-être qu'on l'aurait parcouru dans un temps un peu plus court avec une ressource à temps plein. C'est la remarque qu'on a ici.

Le financement de cette ressource pour notre région a été évalué à environ 60 000 \$, en tenant compte pas juste du salaire, mais aussi de la question des locaux, les frais d'inventaire, la cartographie, frais d'opération, location d'équipement, déplacements, etc.

Le comité consultatif provincial. La Mauricie donne son accord à l'orientation du ministère des Transports concernant la mise en place d'un comité consultatif provincial afin d'assurer une concertation d'ensemble entre les différentes tables régionales. Toutefois, nous proposons l'ajout de représentants en provenance

des tables de concertation régionales, au minimum trois représentants.

Dans la deuxième partie, le financement des réseaux, la Mauricie est d'avis que l'orientation du ministère des Transports concernant le financement pour la mise en place et l'entretien des réseaux doit s'appliquer à l'ensemble des réseaux de sentiers permanents ou semi-permanents. Nous nous interrogeons sur la notion de réseaux interrégionaux et sur le financement des autres sentiers qui n'assurent pas nécessairement le lien entre les régions mais qui ont une importance stratégique pour leur communauté puis aussi pour les touristes qui viennent en région.

La Mauricie donne son accord à l'orientation concernant la révision du volet sur la péréquation du programme actuel afin d'assurer un partage plus équitable de l'aide financière entre les régions.

Nous sommes aussi d'avis qu'un financement à la hausse doit être consenti afin de mieux financer l'entretien des sentiers de VHR. Actuellement, ce financement ne couvre que le surfacage des sentiers, alors que nous croyons qu'il devrait s'étendre à toute autre forme d'entretien des sentiers. On en a parlé tantôt, dans une autre présentation, des ponceaux, etc., des points qui peuvent être assez importants.

La pérennité des sentiers, donc en page 11. La Mauricie donne son accord à l'orientation du ministère concernant la recherche et l'établissement de mesures nécessaires pour assurer la pérennité des sentiers, notamment par un amendement législatif. Dans ce contexte, tous les réseaux devraient être protégés contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou sur des préjudices subis et liés au bruit ou aux odeurs.

Dans les commentaires, la pérennité des sentiers est reliée à de nombreux facteurs. Sur les terres du domaine public, il n'y a qu'un seul donneur de droits, soit le MRN, tandis que, sur le domaine privé, plusieurs facteurs et intervenants peuvent influencer sur la pérennité des sentiers. À notre avis, la pérennité ou le maintien de l'utilisation sans rupture de lien entre les régions et les centres de services desservant les besoins des adeptes constitue la pierre angulaire de la valeur d'un réseau stratégique de sentiers récréatifs. La protection de certains sentiers contre des recours basés sur des inconvénients de voisinage ou sur des préjudices subis constitue très certainement une des solutions.

Et le point, pour compléter ma présentation, avant la conclusion: les bénévoles. Donc, qu'est-ce que les bénévoles ont besoin? On l'a mentionné tantôt, c'est de fournir un appui et un soutien à ces bénévoles. On ne peut parler de pérennité des sentiers sans parler des bénévoles. Ce sont eux, les passionnés, qui oeuvrent à la mise en place et aux opérations des réseaux de sentiers qui sillonnent le Québec.

À cet égard, nous sommes préoccupés par la protection accordée aux bénévoles. Nos informations nous amènent à constater que certains clubs protègent bien leurs bénévoles avec des couvertures d'assurance adéquates, alors que d'autres semblent opérer sans mesure de protection complète. Certains bénévoles ne jouissent d'aucune garantie contre tout recours et ne jouissent d'aucune protection. Ce sont eux qui, à la fin de semaine, partent avec leurs véhicules, leurs outils et leur bonne volonté et aussi subissent souvent les

critiques. En Mauricie, la mise en place d'une table des promoteurs des sentiers récréatifs est venue à tout le moins les réunir et leur faire constater qu'ils représentent une force pour le développement régional. Les bénévoles sont aussi à la tête d'événements majeurs pour la motoneige et le quad. En Mauricie, deux activités majeures se déroulent, pour le quad, à La Tuque, soit le jamboree et les 12 Heures d'endurance, tandis qu'à Shawinigan, chaque année, on accueille le Grand Prix Desjardins pour la motoneige. Pour tout dire, cette industrie engendrée par les VHR repose principalement sur les épaules des bénévoles passionnés. On peut donc qualifier cette industrie de fragile à sa base mais pleine d'opportunités, à la condition que le potentiel humain soit mieux soutenu.

Je vais passer la parole à Mme Beaulieu pour la conclusion.

Mme Beaulieu (France): Alors, en conclusion, la Mauricie partage les préoccupations et les objectifs poursuivis par le ministère des Transports. La Mauricie se préoccupe de cet aspect du développement régional que constitue le transport récréatif depuis 1998, avec la création par l'URLS d'un comité régional sur les sentiers récréatifs. Récemment, la Conférence régionale des élus de la Mauricie a reconnu l'importance de ce dossier et a confié cette responsabilité à l'URLSM en adoptant le plan quinquennal de développement régional 2005-2010.

Bref, la Mauricie préconise une approche et une vision globales pour la planification des sentiers en se préoccupant de tous les sentiers récréatifs. Les orientations proposées dans le document préliminaire sont louables, mais elles ne font allusion qu'aux sentiers interrégionaux. L'expérience que nous vivons en Mauricie et l'état d'avancement des travaux que nous avons accomplis démontrent clairement la pertinence de cette approche et la nécessité de poursuivre dans le même sens. La participation de tous les acteurs de notre région à cette démarche confirme le consensus que nous vous présentons aujourd'hui.

En terminant, nous avons le plaisir de vous annoncer que la Mauricie a l'intention de tenir, à l'automne 2006, un deuxième colloque sur les sentiers récréatifs, avec comme thème *La place des municipalités dans le développement des sentiers récréatifs en Mauricie*.

Nous vous remercions de votre attention et demeurons dans l'attente de décisions gouvernementales qui, nous espérons, seront à l'image de nos réalités régionales.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, Mme la présidente. Messieurs, merci beaucoup. Alors, sans plus tarder, je cède la parole à Mme la ministre des Transports.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, M. le Président. Alors, bonjour, M. Gauthier, M. Landry puis France. Alors, bienvenue à la commission parlementaire. Moi, j'ai certains éléments, là, que je vais relever dans le texte que vous nous avez lu puis que vous nous avez présenté. Vous dites qu'on parle juste, dans le document, de sentiers interrégionaux puis que, les sentiers locaux, régionaux, provinciaux, bien on n'en parle pas. Moi, ce que j'aimerais soulever là-dessus, puis

j'aimerais ça avoir votre point de vue, c'est que, nous, on parle d'une protection balisée pour les sentiers interrégionaux. On ne peut pas étendre cette protection-là à l'ensemble des sentiers sur tout le territoire québécois, mais ça ne veut pas dire que la table de concertation ne travaillera pas au développement de ces sentiers-là.

La table de concertation, son mandat, il va être aussi large que l'ensemble des sentiers qu'elle a sur son territoire. Elle va définir les sentiers interrégionaux, mais elle va devoir également s'occuper de ses sentiers locaux, régionaux puis tous les sentiers qui sont sur son territoire. Ils ne seront pas protégés par une protection, mais ils vont devoir être analysés, scrutés puis développés en fonction des besoins de sa région. Mais ça, ça fait partie du mandat de la table de concertation. Elle va devoir revoir l'ensemble des sentiers sur son territoire. Alors, c'est une précision, mais je ne sais pas s'il y a des commentaires. Jean-Marc? Oui. M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Oui.

M. Gauthier (Jean-Marc): En fait, M. le Président, ce qui nous inquiétait un peu dans votre nomenclature de sentiers interrégionaux, c'est qu'il y a des tronçons de sentiers qu'on va qualifier de régionaux...

Une voix: Excusez. Excusez-moi.

Le Président (M. Pinard): Alors, voulez-vous continuer, s'il vous plaît?

M. Gauthier (Jean-Marc): ...des sentiers dits régionaux qui vont prendre leur source, par exemple, sur le sentier interrégional, donc le sentier majeur, et qui vont aller vers une ville. À ce moment-là, si on n'assure pas la protection, ces sentiers-là vont être aussi achalandés, puis souvent ils vont se retrouver plus en milieu urbain.

Si je prends l'ancienne ville de M. Pinard alors qu'il était maire de Shawinigan-Sud, si on a le sentier qui part de Trois-Rivières et qui s'en va vers Shawinigan, quand il va s'en aller dans le milieu urbain, s'il n'est pas protégé... Et ça, ce ne sera pas un sentier interrégional, ça va être un sentier régional. Donc, à ce moment-là, on a des inquiétudes sur la protection, par rapport à ces sentiers-là, au niveau autant du bruit, que des odeurs, etc., par rapport au voisinage. Donc, il y a possiblement...

Le Président (M. Pinard): Voulez-vous sortir, s'il vous plaît? Excusez-nous, là. On s'excuse auprès des gens qu'on a convoqués.

M. Gauthier (Jean-Marc): Je pense qu'à ce moment-là...

Le Président (M. Pinard): Alors, s'il y en a d'autres qui ont des téléphones cellulaires, voulez-vous vérifier s'ils ne sont pas à off? Merci. Monsieur.

● (17 h 10) ●

M. Gauthier (Jean-Marc): L'autre aspect qu'il faut considérer, c'est qu'on a une région qui est faite un peu sur la longueur, c'est-à-dire à partir du fleuve en allant vers le nord. Donc, à ce moment-là, les axes

interrégionaux, ils risquent d'aller plus de l'est à l'ouest ou de l'ouest à l'est, donc ils vont passer sur l'axe du Saint-Laurent. Donc, les axes qui partent plus du sud vers le nord ou du nord-sud, c'est des axes régionaux, donc ceux-là ne seront pas couverts nécessairement par les protections. Et ça, ça nous inquiète parce que, comme je vous disais tantôt, ça va toucher des milieux urbains. Et c'est dû un peu à la configuration de notre région, cette préoccupation-là qu'on peut avoir. Moi, je pense qu'il faut que les comités régionaux puissent émettre des recommandations ou des positions là-dessus, statuer pour qu'après ça les instances gouvernementales puissent reconnaître, O.K., les sentiers interrégionaux mais aussi des sections sentiers régionaux qui pourraient avoir des caractéristiques, par exemple, de se relier au milieu urbain, donc des risques d'avoir des problématiques de bruit ou d'odeurs.

Mme Boulet: O.K. Alors, je comprends très bien. Vous, ce que vous dites, c'est que la protection balisée devrait être élargie sur certains tronçons régionaux.

M. Gauthier (Jean-Marc): Oui. Oui.

Mme Boulet: Je comprends très bien. Vous comprendrez que, nous autres, on veut essayer de restreindre, là, au minimum. Vous comprendrez ça aussi, là, parce qu'il y a 50 000 km de sentiers de véhicules hors route au Québec. Alors, c'est facile de dire: Tous ces sentiers-là ont besoin de protection, là, mais l'objectif, à nous, c'était d'offrir cette protection-là pour un sentier minimal, de base, qui va permettre l'accès au moins dans une région donnée. Et après ça on espère que la région, elle, à partir des outils qu'elle possède et de tous ces gens-là qui se retrouveront autour d'une table, pourra réussir à trouver une entente à l'amiable avec les gens, les riverains, les citoyens puis les utilisateurs, trouver des ententes qui vont convenir, à l'amiable, à l'ensemble des deux parties. C'était plus dans ce sens-là, mais je comprends très bien l'esprit, là, Jean-Marc, de... C'est qu'il y a certains sentiers régionaux qui deviennent stratégiques, selon votre lecture à vous, chez vous.

M. Gauthier (Jean-Marc): Oui. C'est ça. Ils sont stratégiques. Donc, il faut faire attention, parce qu'on comprend que la période que nous vivons, avec la consultation puis les orientations gouvernementales, ça va être crucial, là, pour le développement de ça. Donc, on ne se reverra pas en discussion comme ça à toutes les années. Donc, on pense que c'est important que le gouvernement, à ce moment-ci, couvre l'ensemble de ce qui doit être couvert, pour ne pas qu'on se retrouve avec des trous, là. C'est bien beau... Moi, si le tourisme dans la Mauricie, il passe de Berthier vers Québec puis il ne peut pas s'arrêter à Shawinigan ou à La Tuque, on a des problèmes, là. Il y a des gens de La Tuque qui nous ont dit: Représentez-nous comme il faut dans votre mémoire, et vous le savez, Mme la députée...

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Surtout dans ce comté-là.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Vous êtes pratiquement en famille, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Quasiment.

Le Président (M. Pinard): Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui. Merci, M. le Président. Vous dites également, à la page 9: «Considérant que la pratique sécuritaire des activités des véhicules hors route et que la quiétude des citoyens et des riverains des sentiers sont une responsabilité qui relève du gouvernement...» C'est parce que je suis d'accord que ça relève en partie du gouvernement, mais vous ne trouvez pas que ça relève aussi de tout le monde, des municipalités, des MRC? C'est une responsabilité collective. Je ne sais pas, là, mais vous en mettez épais sur le dos du gouvernement, là.

Le Président (M. Pinard): Alors, Mme la mairesse ou M. le maire.

Une voix: Non, mais je ne sais pas.

M. Landry (André): Oui, on est d'accord avec vous.

Mme Beaulieu (France): Non, mais je pense que qu'est-ce qui a été discuté aussi beaucoup, c'est... Évidemment, tout à l'heure, bien les municipalités devront s'asseoir justement pour des réglementations, c'est clair, puis il faudra uniformiser aussi la réglementation pour ne pas se trouver dans des situations... Exemple, une municipalité permet telle chose. Puis on fabulait un petit peu, on se disait, exemple, ils vont permettre de passer sur le territoire jusqu'à 8 heures le soir, puis le voisin, lui, c'est jusqu'à comme 10 heures. Ça fait que, là, on fait quoi? Ça ne passe plus à une place, tu sais, ou, l'autre, c'est plus tôt. Donc, il va falloir s'asseoir vraiment pour discuter puis uniformiser des éléments comme ça, effectivement.

Le Président (M. Pinard): M. Landry.

M. Landry (André): D'ailleurs, cette remarque-là, vous la retrouvez dans la page 12, au troisième paragraphe.

Mme Boulet: O.K. M. le Président, j'aimerais juste qu'on me précise... Dans la même page 9, en bas, il y a un encart, et vous dites: «Nous proposons l'ajout de représentants en provenance des tables de concertation régionale, au minimum trois représentants.» Là, je ne comprends pas. C'est des représentants qui viennent d'où? Puis, vous voulez qu'on les mette où? Autour de la table de concertation, là? Je ne comprenais juste pas. Ils viennent d'où, sur ces tables-là, vraiment? Puis on les ajoute aux membres qu'on a... mettons qu'on recommanderait éventuellement pour aller sur la table de concertation?

M. Landry (André): En fait, on parle ici du comité consultatif provincial.

Mme Boulet: O.K., le provincial.

M. Landry (André): Donc, sur l'instance provinciale. En fait, l'idée, c'était de dire que les régions soient représentées là. Parce qu'à date, dans votre nomenclature, il n'y a pas de représentant des régions comme telles.

Mme Boulet: Alors, trois par région.

M. Landry (André): Non, pas trois par région. C'est-à-dire trois dans l'ensemble.

Mme Boulet: Trois dans l'ensemble de tout...

M. Landry (André): Au Québec.

Mme Boulet: O.K. Oui, ce n'est pas bête.

M. Landry (André): Pour avoir une lecture des régions. Et, à ce moment-là, il pourrait y avoir une région qui est peut-être plus au nord, une région plus centrale puis une autre région ressource, mettons. Donc, différentes régions qui pourraient donner un point de vue, ça permettrait, je pense, d'enrichir les travaux du comité provincial puis d'être un peu à l'écoute des préoccupations des régions. Parce qu'on voyait des grands organismes nationaux qui étaient là, c'est correct, mais le commentaire qu'on a eu dans la région: Ça pourrait provenir des gens de La Tuque aussi, là, hein?

Mme Boulet: C'est un bon point.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: Non, non, mais... Pas La Tuque...

Le Président (M. Pinard): Ou de La Bostonnais.

Mme Boulet: ...mais c'est un bon point, d'avoir des représentants des tables régionales sur le comité consultatif. On prend bonne note de ça.

J'aimerais ça également que vous me précisiez votre affaire, là, de MRN puis de PRDTP. Je comprends que c'est le plan des terres publiques, là, mais je ne comprends pas ce que ça vient faire, là... «La pérennité des sentiers est reliée à de nombreux facteurs. Sur les terres du domaine public, il n'y a qu'un seul donneur de droit, soit le [MRN]. Ainsi, la question devrait pouvoir trouver sa réponse via la mise en oeuvre des plans de PRDTP. L'intégration des réseaux de sentiers devrait alors tenir compte des opérations forestières...» En fait, nous, on pensait mettre les représentants de l'industrie forestière, un représentant du MRN autour de la table de concertation justement pour intégrer les sentiers qui sont sur des chemins forestiers, soit des chemins forestiers qu'on utilise encore ou d'autres qu'on n'utilise plus. C'était-u dans ce sens-là, cette remarque-là, Jean-Marc?

M. Gauthier (Jean-Marc): Oui. En fait...

Le Président (M. Pinard): Excusez. Pourriez-vous nous expliquer ça un petit peu plus commun pour

qu'on comprenne comme il faut, là? Parce que c'est vraiment, là, un discours que vous avez avec la ministre...

Mme Boulet: C'est ça, c'est très...

Le Président (M. Pinard): ...mais vraiment très technique, là. Moi, j'aimerais ça comprendre.

Mme Boulet: O.K. C'est les chemins forestiers désaffectés.

M. Gauthier (Jean-Marc): En fait, c'est comme si vous bâtissez votre maison puis un autre bâtit l'hôtel de ville. Il y a un endroit qui est public puis il y a un endroit qui est privé. Les terres publiques, nous, au nord, dans la partie nord de la région, beaucoup de terres publiques; la partie sud, plus privée. Donc, c'est clair qu'il y a une planification à faire sur les deux territoires. Les sentiers, ils vont du public au privé. Quand on s'en va dans la région de La Tuque, en haut de La Tuque, c'est toutes des terres publiques.

Donc, le ministère des Ressources naturelles a une démarche — quand on parle du PRDTP, des plans de mise en valeur du milieu forestier; il a une démarche — de planification et il a accepté d'intégrer la dimension des sentiers récréatifs à l'intérieur de ça. Donc, quand il va parler avec l'industrie forestière pour les coupes forestières, etc., on va déjà avoir planifié les axes des sentiers récréatifs, motoneige et quad. Donc, eux, ils sont en démarche aussi pour planifier ça. Donc, ils planifient leur secteur public. Si vous bâtissez votre hôtel de ville, vous planifiez ça avec une structure publique, et, à côté de ça, sur les terres privées, c'est l'URLS actuellement qui fait la planification avec l'ensemble des municipalités puis des intervenants des sentiers pour s'assurer que ça va se rejoindre à quelque part. Compte tenu qu'on a beaucoup de terres publiques dans la partie nord, c'est important qu'on fasse les liens, là, parce que sinon on ne se rendra pas dans cette partie-là.

Le Président (M. Pinard): Merci.

Mme Boulet: M. le Président, j'aurais une autre question. Je le sais que chez nous, en Mauricie, le comité est en marche depuis un certain nombre d'années. Vous dites que la ressource, elle devrait être financée à la hauteur de 60 000 \$ par année. Est-ce que ça prend — puis je vais poser une question, là; est-ce que ça prend — quelqu'un à temps plein, M. Gauthier? Est-ce que ça prend quelqu'un à temps plein 12 mois par année ou si on peut penser que trois jours par semaine pendant 12 mois ou à la limite quelqu'un à temps plein pendant six ou sept mois ne pourrait pas faire ce travail-là? Je sais que vous l'avez vécu, là, mais c'est parce que vous êtes le premier à annoncer un montant aussi élevé que ça, là. On nous a parlé de 40 000 \$. Là, vous, vous êtes rendus à 60 000 \$. C'est parce qu'à un moment donné il y a des capacités financières aussi que le MTQ peut respecter. Mais est-ce que ça peut se faire? Est-ce que ça prend quelqu'un à temps plein pendant 10 ans, M. Gauthier, pour faire ce travail-là?

M. Gauthier (Jean-Marc): En fait, c'est certain que ça peut se faire. Notre expérience, ce qu'elle démontre,

c'est que pendant cinq ans notre ressource a été à peu près à demi-temps. Donc, on a quand même cheminé, mais ça a fait un travail sur cinq ans. Maintenant, si on a un échéancier de trois ans... Tantôt, il y a des gens qui souhaitaient que l'échéancier soit un peu reporté. Nous, on se disait à l'aise avec l'échéancier, compte tenu de ce qu'on a déjà fait. Parce qu'il faut s'imaginer, là, concrètement... Quand on parle d'inventaire, il faut que des gens partent sur le terrain, soit en motoneige soit en quad, avec les GPS, pour faire les relevés de terrain. Si les régions n'ont pas déjà ça à la base, il y a beaucoup de travail à faire à ce niveau-là. Ça prend de l'équipement, c'est dispendieux, donc ça prend des ressources. C'est clair qu'on peut avancer pas nécessairement à temps plein. Ça peut se faire, mais on va avoir un rythme qui va être un peu différent. Je vous dirais, dans certains cas, pour faire les consensus puis les concertations, ça prend aussi du temps, dans le sens que les gens, il faut qu'ils réfléchissent dans leur milieu, il faut qu'ils retournent discuter avec le conseil municipal, avec leur organisme.

● (17 h 20) ●

Donc, c'est sûr que, quand on l'a vécu comme ça, ce n'est pas infaisable. C'est certain que, si on veut se donner un rythme puis mieux soutenir les bénévoles, entre autres, parce qu'on parle de soutien aux bénévoles, ça prend une ressource, là, qui est plus que six mois par année, qui n'est peut-être pas 12, mais qui est peut-être plus proche de neuf, neuf, 10 que... Donc, ça peut être variable, ça. Je pense qu'on travaille toujours, quand on est dans nos affaires personnelles ou dans les structures publiques, on travaille avec les ressources qu'on a. Si le gouvernement consent certaines ressources à certaines hauteurs, le travail va se faire à partir de ces éléments-là. Il y a des possibilités d'utiliser d'autres ressources dans le milieu aussi. Je pense que ça, ça a déjà été prouvé.

Le Président (M. Pinard): ...question, M. le député de Montmagny-L'Islet. Deux minutes.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui. J'essaie de me rappeler, au niveau des MRC, combien on avait pour établir notre schéma de risques. C'est 40 000?

Le Président (M. Pinard): M. Landry, Mme Beaulieu?

Mme Beaulieu (France): Sur la couverture de risques, que vous parlez?

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui.

Mme Beaulieu (France): Je pense que c'est 40 000, oui.

Une voix: 40 000.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): O.K. Chez vous, est-ce qu'il y a beaucoup de kilométrage, au niveau des sentiers, qui sont en problème... problématiques?

M. Gauthier (Jean-Marc): Qui sont en problème? Ce n'est pas nécessairement les longueurs. Les problématiques vont se situer, par exemple, sur les ponts et ponceaux. Puis Mme la ministre est au courant de ça:

dans le secteur de La Tuque, on a eu des années où il y a plusieurs ponts qui ont été déclarés non conformes parce que l'industrie forestière, à un moment donné, cesse d'opérer, et les ponts et les ponceaux ne sont plus déclarés sécuritaires. La compagnie forestière dit: Moi, je ne m'en charge pas, en termes de responsabilité. Donc, si les gens de motoneige ou de quad les utilisent, ils doivent les mettre conformes, et là ça peut être des coûts astronomiques. Ça a déjà monté à des 300 000 \$, 400 000 \$, là, pour des ponts.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Une petite courte: Juste au niveau du citoyen, les bruits et odeurs, est-ce que, chez vous, c'est problématique?

Une voix: On a eu... Shawinigan...

Le Président (M. Pinard): Mme la présidente.

Mme Beaulieu (France): Il y a eu... Bon, nous, on a eu certains secteurs de la ville, qui est plus rurale, où il y a eu quelques problématiques, mais, je veux dire... En tout cas, on a travaillé avec la SQ en résolution de problème.

Le Président (M. Pinard): ...

Mme Beaulieu (France): Pardon?

Le Président (M. Pinard): Comme le boulevard Saint-Maurice, par exemple.

Mme Beaulieu (France): Ah, vous parlez des motoneiges?

Une voix: Oui, oui.

Mme Beaulieu (France): Oui, oui. O.K. Non, mais c'est ça, on a travaillé sur une résolution de problème. Moi, je parlais des véhicules hors route, là. Il y avait une problématique aussi dans le secteur Lac-à-la-Tortue, les quads. Ça a travaillé beaucoup à ce niveau-là. Mais on a une très bonne collaboration aussi des clubs locaux, ce qui est très important aussi. Mais là ça se corrige.

Le Président (M. Pinard): Merci. Merci beaucoup.

M. Gauthier (Jean-Marc): Peut-être, juste pour compléter cette réponse-là, je pense que c'est important, c'est toute la dynamique de concertation. Ça donne un esprit à la région, un esprit où les gens peuvent s'asseoir et discuter les problématiques. Quand Mme la présidente dit: On a travaillé dans un processus de solution de problème, je pense que ça, c'est payant, là, pour une communauté, d'arriver à arrimer les choses sans avoir toujours recours aux aspects légaux.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Mme Beaulieu, M. Landry, M. Gauthier. Premier constat, d'abord je veux vous féliciter, parce que, je regarde le

texte de votre mémoire, vous en avez accompli, du boulot depuis cinq ans. Sincèrement, là, félicitations, parce que vous avez... C'est sûr que c'est en Mauricie, on connaît les gens de la Mauricie, et tout ça, mais... Non, mais bravo, sincèrement bravo, parce qu'il y a eu du boulot, la concertation. Ça n'a pas été seulement des mots, il y a eu des actions, des plans, de la concertation, puis c'est vraiment tout, tout à votre bénéfice.

Deux éléments, madame, messieurs, sur lesquels je veux vous questionner. Page 7, schémas d'aménagement. Des gens qui vous ont précédés tout à l'heure, concernant les associations touristiques, ont demandé à ce que les sentiers soient intégrés dans les schémas d'aménagement. Une panoplie de raisons, là, qui ont justifié leur demande, tout ça. Vous, vous l'avez fait. Si je comprends bien, vous l'avez fait. Est-ce qu'à date ça a causé des problèmes de planification en termes de rigidité?

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le maire ou encore Mme la présidente de la CRE.

Mme Beaulieu (France): Moi, pas à ma connaissance, là, je vous dirai, mais...

M. Landry (André): Je peux vous répondre là-dessus. Dans notre comité des sentiers récréatifs, on avait les aménagistes de chacune des MRC puis des villes qui étaient représentées. D'ailleurs, vous trouvez la liste en page 14. On n'a pas déterminé, comme tel, les sentiers, exactement où ils vont passer, par GPS, comme tel, mais, dans chacun des schémas d'aménagement, il y a des axes qui sont retenus pour le passage des sentiers récréatifs. Ça, là-dessus, il y a eu une entente avec tout le monde, nos trois MRC puis les trois villes MRC, dans la région de Mauricie.

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

M. Deslières: En termes de cohérence, je comprends que tout le travail de développement des sentiers, si je vous suis, devra être intégré à des schémas, aux schémas, aux différents... C'est ce que vous demandez, c'est ce que vous souhaitez?

M. Landry (André): Oui, oui, absolument. Oui. On a une première étape de faite, dans le sens que c'est des axes, là... qu'on ait la localisation précise, qui devra être intégrée à ce moment-là.

M. Gauthier (Jean-Marc): Mais c'est important peut-être d'ajouter, M. le Président...

Le Président (M. Pinard): M. Gauthier.

M. Gauthier (Jean-Marc): C'est important, la nuance sentier-axe. L'axe, c'est un corridor qui nous permet de dire: Voici à peu près où ça va passer. Donc, ça permet des alternatives, comme on voyait tantôt. Et c'est la même problématique avec les industries forestières. C'est qu'on peut avoir un sentier qui est un jour à un endroit et, deux ans plus tard, on va le modifier à un autre endroit compte tenu des coupes forestières. Mais ça, ça va être planifié. Au lieu qu'on se retrouve au mois de décembre avec des problématiques

dans les journaux, pour dire: Ça ne passe plus, etc., puis les chicanes, c'est que, si c'est planifié — quand on parlait, tantôt, des terres publiques avec le ministère; si c'est planifié — les forestiers, ils ne seront pas en maudit, ils vont dire: C'est compris comme ça, on reconnaît ça. Donc, il y a toute une démarche, là, de travail. C'est pour ça que la ressource humaine de coordination régionale a besoin de temps, là, pour travailler à ces niveaux-là.

M. Deslières: Et je comprends que vous avez tout fait ce travail-là avec des ressources à temps partiel, mais là que vous demandez, a contrario de ceux qui vous ont précédés, non pas 40 000 \$, mais 60 000 \$. Mais pourtant vous l'avez fait avec moins de ressources.

M. Gauthier (Jean-Marc): Oui, mais là, quand on regarde ce qu'il reste à faire dans l'échéancier, on se dit: Bien, il faut améliorer. Et il ne faut pas voir ça juste quand la dimension salariale est tant. Exemple, là, les locations de motoneiges, de VTT pour aller faire les... pas les entretiens, les relevés, certaines vérifications. On a parlé tantôt beaucoup des bénévoles, et notre ressource humaine est en train de développer des services pour soutenir les bénévoles dans leur planification et leurs travaux, les relations... Nos relations avec le MRN... Je vous donne juste un exemple. Quand le bénévole, il se fait dire: Regarde, ça te prend une évaluation avec un ingénieur pour ton pont, on l'a vu tantôt, les bénévoles manquent de ressources, manquent de moyens financiers. Mais si, par nos relations avec le ministère des Ressources naturelles, il y a un ingénieur qui peut venir lui aider à faire l'évaluation de son pont — ou au ministère des Transports ou dans d'autres ministères, peu importe — là on a une ressource qui devient au service du bénévole. Mais on a fait les liens, parce que le bénévole, dans son coin, il ne connaît pas cette ressource-là. Donc, notre agent régional va permettre ces liens-là, donc va permettre de cheminer, et là le bénévole, au lieu d'être découragé avec son ponceau, il va être soutenu, puis il va avancer, puis tantôt il va se trouver un moyen financier pour réaliser ça.

M. Deslières: Ce qui m'amène à ma dernière question, M. le Président... Non, je le disais pour blaguer un peu avec vous autres, par rapport à tout ce que vous aviez fait, là. Je viens justement sur la question des bénévoles. Alors, à la page 12 et 13... Et c'est une constante, hein? Je regarde l'ensemble des mémoires depuis ce matin, les bénévoles au coeur de cette action, un élément incontournable, hein? Ça a été bâti, si on regarde l'historique de cette industrie, de ce loisir, ça a été bâti par des bénévoles. C'est encore le cas dans à peu près toutes les régions. Il y a un nuage, là, gris qui commence à... On commence à le ressentir, à le voir, là, à dire: Oh, attention, là. Les bénévoles, là, ils sont fatigués, ils sont moins nombreux, ils sont ça, là. Je ne répéterai pas ce que j'ai dit tout à l'heure, vous le mentionnez vous-même. Et là vous nous dites: Écoutez, il est impératif que ces bénévoles-là, tous ces bénévoles-là soient soutenus, appuyés.

Concrètement, concrètement, là — on progresse dans nos travaux, là — ce serait quoi, ce soutien, cet appui, de façon concrète? Vous pensez à quoi? Bien sûr,

une autre ressource à temps plein, mais est-ce qu'il y a d'autres éléments, là? Parce que je sens comprendre, là, qu'il y a des tâches qui sont dévolues aux bénévoles et qui... Là, ça dépasse le sens du bénévolat, là, dans sa complexité, dans le temps, dans le... Alors, ça veut dire quoi pour vous, madame, messieurs, là, le soutien, l'appui névralgique, là? Ce n'est pas pour dans cinq ans, là, parce que ça met en péril l'évolution de ce loisir, de cette industrie, etc.

Le Président (M. Pinard): M. Gauthier.

M. Gauthier (Jean-Marc): Je peux donner en tout cas certains éléments de réponse. Il faut regarder un peu l'ensemble des fonctions que ces bénévoles-là ont à accomplir puis il faut voir quelles sont les ressources. Je regarde celui qui veut aménager son sentier dans sa municipalité ou dans sa MRC, il faut que l'aménagiste, à la MRC, il soit ouvert à l'accueillir, à l'écouter pour savoir qu'est-ce qu'il a comme besoins et éventuellement l'aiguiller vers le programme du ministère des Ressources naturelles, sur le volet 2, pour avoir un soutien financier à l'aménagement, pour l'orienter vers une ressource au ministère des Ressources naturelles parce qu'il a des problèmes avec certains habitats. Donc, il faut être capable de l'accueillir dès le départ, et je pense qu'au niveau de la MRC les aménagistes sont un premier lieu de soutien.

● (17 h 30) ●

Après ça, dans son travail, autant d'aménagement que d'entretien, il a besoin d'avoir un soutien financier à quelque part, donc il a besoin de se faire faciliter la vie pour dire quelles sont les sources de financement possibles. Et, moi, j'ai vu, dans des territoires de MRC, des aménagistes concerter les promoteurs pour dire: Comment on oriente les volets 2 cette année? Au lieu que les gens travaillent chacun de leur côté, l'aménagiste fait des réunions puis il dit: Voici, cette année, on a 300 000 \$, là, dans le volet II, comment on peut venir vous aider? Donc, les gens ne travaillent pas pour rien, là, puis ils ne disent pas: On va faire une demande de subvention, puis on ne sait pas si on va l'avoir. Ils se concertent puis ils disent: Cette année, la priorité, c'est sur tel tronçon, tel tronçon.

Donc, il y a un cheminement. C'est ce qui fait que le bénévole, il va se sentir appuyé et valorisé. Dans les aspects administratifs, nous, notre agent régional actuellement, il aide des gens à monter leur programme de financement. Souvent, les bénévoles ne sont pas habitués avec les formulaires, la paperasse, puis tout ça, donc on peut-u lui aider? À la CRE, il y a une ressource, là, qui travaille sur ce volet II là, qui gère, mais la ressource, au lieu de faire juste gérer, elle aide aussi le bénévole, elle l'accueille pour... Et c'est une nouvelle ressource, là, qui a été mise en place. Ce n'est pas nécessairement sa seule fonction, mais il est capable de venir soutenir.

Je pense que c'est tout un ensemble, là, qu'il faut créer. Et l'idée des comités régionaux, là où ce n'est pas en place, je pense que ça va venir régler une certaine problématique que les gens ne voient peut-être pas aujourd'hui comme solution, mais cette synergie-là va créer des partenariats autant avec le municipal que les compagnies forestières. Nous, on a vu dans des réunions...

Puis, je vous dirais, les réunions, souvent, formelles, elles sont moins longues que les réunions informelles après, où là les forestiers parlent avec des promoteurs. Donc, au lieu de se chicaner dans les journaux, il y a des occasions de rencontres, puis là ils se connaissent, puis après ça ils peuvent se voir, là, puis dire: Bien, moi, là, avec la Consol ou avec la Kruger, comment je peux régler ma question de sentier? Et là les gens se parlent. Et ça, ça fait toute une culture de synergie entre les gens et c'est un peu magique, là, comme dynamique.

M. Landry (André): Puis, le bénévole, là, c'est une personne de terrain. Parce qu'au fil des réunions qu'on a eues... Jean-Marc, tu te rappelles, on a eu des réunions un peu partout. Puis, les bénévoles, là, la paperasse, les formulaires, comme Jean-Marc a dit tantôt, c'est des gens de terrain, des gars qui veulent travailler, donc c'est le soutien, que Jean-Marc a mentionné, c'est le soutien de ça dans le fond qui est assez important, puis le moyen de financement qui va avec, nécessairement.

M. Gauthier (Jean-Marc): C'est ça. Puis, lui, il va avoir du plaisir à aller faire de la motoneige, mais il n'a pas de plaisir à remplir des formulaires. Donc, donne-lui un soutien, là, puis il va s'en occuper, de mettre ses balises puis travailler sur les entretiens de terrain, là.

M. Deslières: Merci pour le contenu de votre texte. Puis vos réponses sont très pertinentes. Merci.

Le Président (M. Pinard): Si vous permettez, j'aurais une question à poser ici.

M. Deslières: Oh! Noblesse oblige!

Le Président (M. Pinard): Quelle est la place des Attikameks à l'intérieur de vos comités de consultation? Parce qu'on sait une chose, c'est que, le territoire au nord de La Tuque, il y a trois... il y a Manouane, Obedjiwan, Weymontachie, et ces gens-là doivent possiblement être impliqués à l'intérieur de tout le travail que vous avez à faire au niveau du développement des sentiers au nord de La Tuque. Alors, est-ce que vous pouvez donner à la commission un aperçu de l'évolution des travaux avec ces premières nations et si effectivement ça progresse bien ou si vraiment, dès qu'on touche au territoire, il y a beaucoup de sensibilité? Alors, monsieur... peut-être, peu importe, là, Mme la présidente de la CRE, ou M. Landry, maire, ou M. Gauthier. Peu importe, là, je sais que c'est un sujet qui est...

Mme Beaulieu (France): Je vais les laisser répondre, là, ils sont plus au fait, les gens qui siègent là, que moi.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Alors, monsieur...

M. Landry (André): Bon. M. Gauthier complètera, mais, dans le cadre du Tourisme Haut-Saint-Maurice, je pense que les relations sont excellentes avec les Attikameks, au niveau que j'en sais. Jean-Marc, si tu as d'autres choses là-dessus...

M. Gauthier (Jean-Marc): C'est ça. En fait, sur le comité, comme vous voyez, la ville de La Tuque est représentée par des gens qui sont reliés, là, à Tourisme Haut-Saint-Maurice, et ces gens-là concertent leur territoire, et il y a une ressource, même, à Tourisme Haut-Saint-Maurice, qui travaille beaucoup à cette dynamique-là des sentiers. Ils ont investi, comme on a pu voir dans le mémoire, ils ont investi pour faire des relevés de sentiers, leur inventaire, tout ça. Donc, ils sont très préoccupés par l'ensemble de leur territoire. Donc, les gens des nations attikameks, ils sont en lien avec ça, mais ils ne sont pas nécessairement sur notre comité. Mais, si, demain matin, ils voulaient l'être directement, on est ouverts. On est ouverts à toute intervenant qui a de l'intérêt pour ce dossier-là, là.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous avez été jusqu'à leur demander formellement d'en faire partie?

M. Gauthier (Jean-Marc): Non. Non. Comme on n'a jamais demandé à l'ATR ni au conseil de l'environnement. Ces gens-là, ils se sont dits intéressés, puis ils nous ont approchés pour être sur le comité, puis on a dit oui. Donc, si jamais il y a des échos là-dessus, on est ouverts.

Le Président (M. Pinard): D'accord.

M. Landry (André): Les informations circulent par Tourisme Haut-Saint-Maurice. Ils ont toute l'information. S'ils veulent venir, c'est ouvert à ça, puis l'information a été transmise correctement là-dessus.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Alors, M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Oui. Merci, M. le Président. Vous parliez des bénévoles puis des protections, dans votre mémoire. Est-ce qu'il y a des actions concrètes qui sont faites au niveau régional pour vous assurer que ces gens-là sont bien protégés?

M. Gauthier (Jean-Marc): Non, nous, on n'a pas mené d'action là-dessus. C'est le constat qu'on fait, là. Puis d'ailleurs ça, c'est la responsabilité des clubs et plus des fédérations québécoises, là, autant des clubs de quad que des clubs motoneige. C'est dans ce giron-là. Nous, ce qu'on constate quand on parle avec les bénévoles, c'est qu'il y en a qui sont protégés via des assurances de club puis via des assurances reliées à leur fédération. Il y a des fois, là, ils peuvent adhérer à des polices d'assurance, etc., mais on sait aussi qu'il y en a qui n'ont pas de protection à différents niveaux. Donc, le bénévole qui s'en va couper des arbres, puis tout ça, s'il a un accident, comment il est protégé... On sait qu'il y a des programmes qui existent, ça peut être même couvert par la CSST, sauf qu'il faut s'enregistrer puis il faut se couvrir. Donc, souvent, ces aspects administratifs là, je ne suis pas sûr que c'est tout bien fait. Il y aurait un relevé à faire là-dessus. Si on voulait vraiment cerner les questions, il faudrait faire un relevé auprès des différents clubs. Peut-être que les organismes

provinciaux les ont, là. Nous, on ne les a pas, là, mais on sait, sur le terrain, que les protections ne sont pas toutes égales.

M. Lelièvre: Ou inexistantes.

M. Gauthier (Jean-Marc): Ou inexistantes dans certains cas.

M. Lelièvre: S'il me reste du temps, M. le Président...

Le Président (M. Pinard): ...question rapidement, M. le député.

M. Lelièvre: Oui. Concernant les schémas d'aménagement, vous avez parlé que vous aviez défini des axes, que là vous allez bientôt définir des corridors, au niveau des assiettes, pour permettre la mise en place des sentiers. Est-ce que, chez vous, vous êtes sur les terres publiques et privées en même temps?

Une voix: Les deux.

M. Lelièvre: Donc, à ce moment-là, quel sera le statut de cette portion de... Pour les terres privées, là, quel sera le statut de cette assiette? Parce que le propriétaire, lui, quand vous faites votre schéma d'aménagement, est-ce qu'il est avisé que vous allez réserver un corridor sur sa terre? Tout le monde reçoit des avis en ce sens-là, ceux qui sont concernés, naturellement?

M. Landry (André): Dans les consultations sur les schémas d'aménagement, ces gens-là ont été consultés et puis... Bon. Mais ça n'empêche pas... Comme on mentionnait, il y en a qui peuvent changer d'idée, là, mais les corridors avaient été acceptés dans les MRC. On a, nous autres, chez nous, autant des terres privées que des terres publiques. Au sud, c'est privé, au nord, c'est public. Sur le public, c'est le ministère des Ressources qui est maître d'oeuvre, là, qui définit ça. Puis là on en est là actuellement, mais on espère que ça va se définir de façon bien précise le plus tôt possible, là.

M. Lelièvre: Quel statut vous leur donnez, à ces terres privées... ou que vous allez leur donner, le savez-vous?

M. Gauthier (Jean-Marc): Le statut de sentier récréatif. Moi, ce que j'ai vu dans les schémas, là, on appelait ça des sentiers récréatifs, quad, moto-neige.

M. Lelièvre: Mais sur des terres privées.

M. Landry (André): Oui. C'est sûr que la CPTAQ a son mot à dire, parce que des fois, là, on n'est pas certains des décisions qu'ils peuvent prendre.

M. Gauthier (Jean-Marc): Mais il faut faire attention. Dans les schémas, on parle toujours des axes. On n'a pas campé le sentier sur le terrain, là, en termes de plan d'urbanisme. On parle des axes, un corridor qui

passe, et ça, je pense que c'est la solution pour éviter d'être coincé, là. Il y a des alternatives, là, qu'on peut amener à partir de ça. Le sentier, d'une année à l'autre, il peut varier un peu, là. Et là on parle surtout de sentiers régionaux. Je ne parle pas nécessairement des interrégionaux, là. Régionaux et locaux. Donc, ça a peut-être besoin d'une moins grande permanence, malgré que c'est important, mais, en ayant un concept d'axe, ça nous donne de la souplesse.

Le Président (M. Pinard): ...plus ou moins les mesures anglaises. M. le député de Beauce-Nord.

M. Lelièvre: C'est pour ça que les notaires parlent toujours en plus ou moins, mais on ne sait jamais de quoi exactement.

Le Président (M. Pinard): Rapidement, M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Moi, je regardais, dans vos questionnements, vous dites: «...les sentiers interrégionaux reconnus par le gouvernement contre ces recours». Les sentiers interrégionaux vont être un peu comme... on ne pourra pas avoir de recours contre eux autres. La question que vous vous posez là-dedans, c'est: Est-ce que les sentiers locaux, eux, est-ce qu'ils vont avoir la même protection? C'est la question que vous vous posez, mais, j'imagine... Avez-vous déjà une réponse ou bien si vous attendez la réponse?

Le Président (M. Pinard): M. Landry... M. Gauthier.

M. Gauthier (Jean-Marc): Tantôt, quand Mme Boulet nous a répondu, là, par rapport aux éléments, là, régionaux puis interrégionaux, bien c'était ça, notre préoccupation. C'est-à-dire, si on a des sentiers régionaux ou locaux qui approchent un milieu urbain, en ville, bien c'est important qu'ils soient inclus là-dedans. Nous, ce qu'on compte, c'est que le gouvernement assouplisse un peu la dimension des interrégionaux pour inclure certaines sections régionales. Et là-dessus on pourrait demander au comité de faire un travail, de dire quels sont les sentiers régionaux ou locaux qui devraient être immunisés, là, qui devraient être protégés. C'est sûr qu'il ne faudrait pas arriver avec nos 500 km, là. Vous allez dire: Regardez, ce n'est pas raisonnable. Mais, si on prouve que tel réseau correspond à des caractéristiques, à des critères et qu'on devrait l'inclure pour être protégé parce que ça devient justifié, bien, nous autres, on s'attend à ce que le gouvernement donc assouplisse un peu sa nomenclature là-dessus, là.

M. Grondin: Mais, si ça...

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. Gauthier, M. Landry, Mme Beaulieu. Merci infiniment de vous être présentés devant nous. Vos propos ont été fort intéressants et sûrement que vos propos vont alimenter positivement les gens de la commission. Je suspends quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 40)

(Reprise à 17 h 43)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Chut! Chut, chut, chut! Merci beaucoup. Alors, la commission reçoit maintenant la Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire le Petit Train du Nord. Cette coalition est représentée cet après-midi par M. Normand Lacroix, son président, et par M. Normand St-Pierre, son vice-président.

Alors, nous sommes tout ouïe à vos propos, messieurs. Mais je tiens à vous rappeler toutefois que votre dossier a été porté en appel, donc... Les règles du sub judice s'appliquent à cette commission, donc je vous inviterais à vous en tenir seulement à votre mémoire. D'accord? L'appel se fait en cour et non pas ici. Ça va? Sinon, je vais tout simplement être obligé de lever les travaux.

M. Lacroix (Normand): Si on est à côté de la coche, vous nous le dites.

Le Président (M. Pinard): Bon. Alors, M. le président, M. Lacroix, nous sommes tout ouïe.

**Coalition pour la protection
de l'environnement du parc linéaire le
Petit Train du Nord (CPEPL Petit Train du Nord)**

M. Lacroix (Normand): Alors, M. le Président, Mme la ministre, les dames et les messieurs de l'Assemblée nationale, nous sommes contents d'être avec vous. Il est clair qu'on ne parlera pas de l'appel, ça ne nous intéresse pas pour l'instant, mais il est certain que nous sommes réunis ici parce qu'il y a eu, le 30 novembre, un jugement et qui a remis tout le monde à l'ouvrage, qui a remis tout le monde à réfléchir. Et, dans les multiples rencontres que nous avons eues, nous avons toujours eu en tête la problématique, et Mme la ministre l'avait en tête aussi. Et c'est pour ça que, quand il y a eu la première consultation publique, la problématique était là, c'est-à-dire il faut qu'on trouve moyen de rendre l'existence convenable à tout le monde.

Et, quand on a reçu le document de la commission parlementaire, j'ai dit: Woups! il y a quelque chose qui a changé. Et j'ai dit... Je trouvais ça intéressant. Et j'ai vu qu'il n'y avait plus de maisons, il n'y avait plus d'habitations, et on est rendu en milieu naturel, et je me dis: Ça augure bien. C'était la problématique, on est en train de la régler. Je me dis: C'est très bien. Alors, cette problématique, on en convient, elle était nationale. On a été là parce qu'on était là, mais elle est nationale, et on veut répondre à cette problématique-là pour tous les citoyens au Québec. Ils sont égaux et ils ont le droit à la paix, à la tranquillité, tel que reconnu dans la charte.

Alors, nous avons lu le document au complet en nous posant la question à la fin: Est-ce que ça règle la problématique, oui ou non? Parce que c'était l'objet du travail. Alors, rendu au bout, on dit: Ça marche ou ça ne marche pas? Est-ce qu'on règle ou si on ne règle pas la problématique? Et nous avons parcouru le document, puis nous en sommes arrivés à la réponse que c'est non, parce qu'on ne parle pas, nulle part, de la promiscuité dans ça, dans le document de travail, et encore moins

des droits des citoyens. Alors, nous pensons que votre consultation ne tient pas compte de la réalité des conditions imposées aux citoyens.

On ne vous demandera pas d'argent. On a vu qu'après-midi les milliers puis les millions de dollars roulaient. On ne vous parlera pas de ça, nous autres. On va vous parler juste des droits des citoyens de vivre en paix et en tranquillité et qu'on respecte leur santé, leur tranquillité.

Alors, nous autres, on se dit que nous croyons que les prémisses à l'élaboration de ceci sont fausses. Les prémisses, ce n'est pas que ça doit exister. On ne remet pas ça en cause. Les prémisses, c'est dire: à quelles conditions? Sur quoi on se base pour dire qu'on va avoir la paix et la tranquillité? Et c'était l'objectif. On en a échangé souvent avec Mme la ministre, et c'était clair dans son esprit, en tout cas c'est ce qu'on avait compris, qu'elle voulait que ce problème-là se règle et que tout le monde soit heureux.

Alors, ces prémisses-là ne viennent pas corriger ce qui est imposé aux citoyens. Elles font abstraction du problème. On n'en parle pas, du problème, comme tel. On parle de solutions, de commissions régionales, de tout ce monde-là, mais on ne parle pas du problème et on dit: C'est ça qu'on veut régler. Mais là on est en train de... ça coûte des millions, en plus, puis les gens se sont débattus correctement après-midi, puis c'est bien.

Alors, les solutions proposées ne peuvent donc régler le problème, puis on a cru que vous étiez suffisamment conscients de ça, parce qu'en plus vous dites, à la page 13, que votre projet vise à abolir le droit des citoyens de jouir paisiblement de la propriété et les empêcher d'utiliser les moyens de recours basés sur les inconvénients de voisinage et sur les préjudices liés au bruit et aux odeurs. Alors là, ça nous pose problème, parce qu'on est dans un État de droit et l'on dit: On veut enlever les droits aux gens. Et là je parle des citoyens parce que les citoyens, comme tel, n'ont pas été représentés beaucoup ici, et on se sent un petit peu les porte-parole de tous ces gens-là.

● (17 h 50) ●

Nous, on croit qu'il y a un principe de base qu'il faut affirmer, il faut en convenir, et c'est ça que le jugement de la Cour supérieure a fait. Il a reconnu qu'effectivement toute personne a droit à l'usage paisible de sa propriété, selon l'article 6 de la Charte des droits et libertés. Si on considère la pollution sonore mesurée... Et là on vous a donné ces visuels. On s'est dit: À la fin de la journée, ventre affamé n'a plus d'oreille, mais il a encore des yeux, alors on vous a apporté des schémas, que vous allez voir en annexe du mémoire, quand on parle... C'est tout de suite après le mémoire, où on parle des volumes de bruit, c'est quoi, l'impact chez les gens. Alors, quand on dit, là, le bruit d'une rue calme... Ou, ici, si on se tait, tout le monde, là, le ventilateur fait à peu près 42 dB. Alors, une rue calme, c'est 40. S'il passe... Si on est rendu à 50 dB... Il ne faut pas monter la voix. Actuellement, je suis à 50, je suis certain. Alors, on dépasse... donc on a doublé le volume. Et, à tous les 10 dBA, l'intensité pour l'oreille double. Ça, c'est des données scientifiques. C'est même produit par le ministère des Transports. Bon. Terrain connu.

Là, on vous a donné juste quatre tableaux de l'analyse du passage de motoneiges. Alors, vous voyez,

quand ça roule à 60, ou 80, ou 90, même jusqu'à 100, vous voyez que les pics... Un pic, ça, c'est un passage. Alors, ça vous indique c'est quoi, l'envahissement. Quand on dit «la paix et la tranquillité des gens», bien là, à 70, à 80, à 90, à 100, il n'y a plus grand paix, il n'y a plus grand tranquillité. Alors ça, c'est un document qui pourra vous permettre juste de visualiser l'impact sur les gens de ces passages-là.

Si on considère que la pollution sonore... Bon, il est essentiel d'établir une zone tampon de 300 m entre les habitations et un sentier de VHR. Et là on vous donne l'exemple de la ville de Mont-Tremblant qui, depuis deux ans et demi, en a fait un, règlement. Et, très rapidement, je veux attirer votre attention juste aux deux premières pages, à cinq points différents.

«La ville [reconnaît] est consciente des retombées économiques importantes de l'industrie des véhicules hors route et [...] elle se préoccupe du développement économique.» Donc, ce n'est pas une guerre, là. Ce n'est pas de dire: Il y en a un qui faut qu'il gagne, il faut qu'il perde. Non. On reconnaît qu'il y a de l'importance. On ne conteste pas ça.

«La ville est sensible aux désirs des adeptes de [cette activité motorisée].» Oui, on est sensibles à ça. On reconnaît ça.

«La ville veut promouvoir la qualité de l'environnement sur son territoire.» Dans notre coin, ils trouvent ça important.

«La ville veut minimiser les inconvénients entre les utilisateurs des véhicules hors route et l'environnement sur son territoire.» Et:

«La ville a la responsabilité d'offrir à ses citoyens...» Tout à l'heure, on demandait: Qui est responsable? Vous aviez raison de dire: La ville a une responsabilité là-dedans. La ville doit s'assurer de... la responsabilité d'offrir à ses citoyens des qualités de vie adéquates.

«Les citoyens ont droit au respect de leur quiétude et à la sécurité qui en découle.» Ça fait partie du projet... du règlement. Et, un peu plus loin:

«La ville veut minimiser les inconvénients entre les utilisateurs de véhicules hors route et les citoyens afin de respecter et assurer une qualité de vie pour tous les citoyens.» C'est ça qu'on dit qui n'est pas affirmé dans votre projet. Je pense que ce serait important, en termes très clairs... Ça devient une balise de dire: Oui, on reconnaît ça. Si on est tous d'accord là-dessus, on le dit et on travaille à partir de ça après.

Ce règlement est appliqué depuis le 12 juillet 2002. Il donne des résultats intéressants. Ça n'a pas réglé tous les problèmes. Il y a encore des délinquants. Il y en a encore, même malgré le jugement puis encore hier, qui étaient sur la piste, puis qui étaient dans les rues, puis qui n'ont pas d'affaire là, puis qui étaient encore sur ma terre, où j'ai fait un sentier pour me promener en ski de fond puis me promener avec mes traîneaux à chiens. Ils envahissent pareil. Il y a encore de ça. Ça ne règle pas tout, mais ça donne des balises, et les gens peuvent travailler avec des instruments par après.

C'est tellement important, cet impact-là, que le sous-ministre de la Santé et des Services sociaux, M. Richard Massé, le demandait au préfet de la MRC des Laurentides le 25 septembre 2000, et je le cite: «Il m'apparaît indispensable de ménager une zone tampon

minimum entre toute piste de motoneiges et les habitations adjacentes.» Et on vous a laissé la lettre au complet à côté, ici. Il insiste, pour la santé des gens, qu'on ménage ces zones tampons. Quand il dit: «Il m'apparaît indispensable de ménager une zone tampon [...] entre [la] piste des motoneiges et les [habitants adjacents]. J'apprécierais [aussi] que la MRC [...] propose une réglementation municipale adéquate afin que les motoneiges et [les véhicules hors route] rapides puissent circuler dans des sentiers suffisamment éloignés des résidences pour assurer la santé, la sécurité, la qualité de vie des gens qui y habitent.»

Tout à l'heure, on a parlé beaucoup de la santé puis de la sécurité des gens qui utilisent des véhicules hors route, mais là il faut regarder, juste de l'autre bord, ceux qui sont en présence... ceux qui subissent ça. Les deux pendants, c'est ça qu'on veut. On veut régler... on veut faire de l'harmonie entre les deux, bien il faut tenir compte des deux, pas juste d'une partie.

Ce n'est qu'à partir de ce principe et de son corollaire — le principe: il y a un droit; le corollaire: il faut une zone tampon — acceptés par une forte majorité de la population, j'en suis certain, qu'il sera possible d'établir dans les différentes régions des sentiers respectueux des droits de tous les citoyens. Il n'y aura cohabitation harmonieuse que si on respecte le principe et son corollaire. Pour nous, tout le reste, ça ne sert à rien de faire des comités, et tout ça. Si on n'est pas capables d'établir le principe et son corollaire, qui est une zone tampon, le reste, on va continuer à se chicaner. Je pense que ce n'était pas du tout l'objectif de la démarche.

Vous dites, Mme la ministre, que vous voulez assurer la qualité de vie des citoyens riverains. J'en suis convaincu que vous êtes sincère. Ce n'est qu'à cette condition que, devant la loi, vous n'aurez qu'une seule catégorie de citoyens. Et ça, on s'est toujours sentis comme des citoyens de seconde zone, traités autrement ou pas traités du tout, oubliés complètement. Parce que la problématique est nationale, je pense que vous devez réaffirmer le principe de droit et dicter les balises nécessaires pour le faire respecter. C'est la zone tampon. Par la suite, là, on pourra sortir un document et demander aux régions de se réunir et de faire le travail avec des balises. Les balises ne sont pas là, et c'est pour ça qu'on dit: Si on n'a pas de balises... Les gens disaient tout à l'heure, la madame qui était là: Oui, mais, s'il y en a qui ferment à 20 heures, d'autres ferment à 18 heures, puis l'autre ferme à 22 heures, ça ne marchera pas, tu sais. Mais je pense qu'il y a des balises nationales qu'il faut établir, et là on pourra penser aller vers l'avant avec du monde heureux de part et d'autre. Et les retombées économiques, c'est bien correct, tu sais. Vous pourrez dire: Mission accomplie. Et nous sommes certains que les gens seront plus heureux.

Là-dessus, on vous invite... puis je vais inviter M. St-Pierre à vous lire la petite note que vous avez dans l'avant-dernière page de votre document, qui est une réflexion sur le développement durable. Tout le monde se sert de ça actuellement, du développement durable, mais il faudrait peut-être être un peu plus précis.

M. St-Pierre (Normand): Alors, la notion de développement durable est souvent galvaudée à partir de

sa définition en anglais, qui est «sustainable development», qui avait été définie par Mme Brundtland.

Alors, Mme Gauthier disait que «l'étude nourrira la réflexion lors de la commission parlementaire sur les véhicules hors route qui débutera le 7 mars[...], l'objectif premier de cette commission étant d'assurer la pérennité de la pratique de la motoneige et [des quads] dans une perspective de développement durable et de cohabitation harmonieuse avec les populations locales».

Il faut cependant noter que son importante étude demeure muette sur la «perspective de développement durable et de cohabitation harmonieuse avec les populations locales». La ministre a oublié que le développement durable des régions a été initié depuis des décennies par le touriste local qui souvent devient résident permanent. On n'a qu'à considérer la circulation des milliers de citoyens sortant et entrant dans nos villes chaque fin de semaine, et ceci, 12 mois par année, pour se convaincre que l'axe principal du développement durable des régions passe par ce tourisme local et non par 35 000 étrangers qui annuellement viennent nous visiter pour motoneiger. L'étude ne nous mentionne pas l'apport économique de ce tourisme local qui investit dans l'immobilier, qui paie ses taxes dans toutes les municipalités, qui fait vivre les marchands de matériaux, les épiciers, qui achète de l'essence et fait travailler les résidents permanents, en plus d'investir dans les loisirs locaux. Lorsque la ministre mentionne la cohabitation harmonieuse, elle devrait plutôt mentionner que toute nouvelle activité touristique doit être respectueuse des populations...

Une voix: ...

M. St-Pierre (Normand): — deux lignes — des populations résidentes. Dans le cas de la motoneige, activité polluante par définition, on ne peut parler de cohabitation harmonieuse, car les uns vivent la région, les autres passent. C'est une situation de promiscuité, s'il n'existe pas de zone tampon. Monsieur.

Le Président (M. Pinard): Merci. Sans plus tarder, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, je voudrais souhaiter la bienvenue à M. Lacroix et M. St-Pierre. Ça nous fait plaisir, là, de vous revoir, parce que ça fait plusieurs fois qu'on se rencontre. Alors essentiellement, M. Lacroix, si je comprends bien le résumé de votre présentation, c'est que tout passe par la distance séparatrice. Alors, vous dites: Mont-Tremblant a mis une zone tampon de 300 m, et vous dites: Bien, il faudrait qu'il y ait des balises nationales puis qu'on définisse une distance tampon, si j'ai bien compris.

Je vais amener une précision, en passant, c'est que Mont-Tremblant, c'est 300 m, sauf exceptions. Alors, les exceptions, ce sont les sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées. Alors, le 300 m n'est pas respecté dans ces cas-là, dans le cas de Mont-Tremblant. Alors, c'est important de le dire, parce que ce n'est pas 300 m «à large», sur tous les sentiers. Sur les emprises ferroviaires désaffectées, on permet que ce soit à l'intérieur de ce 300 m là. Alors, c'est une précision qui pour moi est fondamentale.

● (18 heures) ●

Vous parlez de balises nationales. Nous, dans le document de consultation, on a dit en fait que ça doit respecter... L'aménagement des sentiers doit respecter des règles d'aménagement, notamment les normes environnementales et les distances séparatrices déterminées dans la loi ou par règlement municipal. Alors, oui, on veut qu'il y en ait, des balises. Ce qu'on dit, c'est que les balises devraient être définies par les régions, parce que les régions n'ont pas toutes les mêmes réalités, n'ont pas toutes le même portrait géographique, et c'est à eux de définir si, chez eux, 100 m, c'est suffisant, si ça en prend 200 ou si ça en prend 300. Et chaque région pourra définir ce qui est important pour elle comme distance séparatrice, comme zone tampon.

Alors ça, on endosse ça, M. Lacroix, mais on ne pense pas que ce soit à nous de dire que c'est unanime dans chacune des régions, que le 300 m, c'est du mur-à-mur partout puis que ça va être applicable. Il y a des régions qu'ils n'en ont pas, de problèmes de cohabitation. Alors, c'est aux régions, qui connaissent bien leur territoire, à définir certains de ces paramètres-là. Et ça, on endosse ça, que dans certaines régions il y a beaucoup de zones urbaines, il y a beaucoup de résidences, la cohabitation, elle est plus difficile, qu'il faut qu'il y ait cette zone tampon là. Bien, on est d'accord avec ce principe-là, M. Lacroix.

Ce qu'on demande aux régions via la table de concertation, c'est de définir un sentier interrégional, mais de régler les tronçons problématiques en les déplaçant, en tenant compte de ces nouveaux paramètres là qu'ils auront définis. Si un tronçon régional est problématique, bien, tous ensemble, autour de la table régionale, on va dire: Bien, maintenant, on le fait passer où? On le fait passer où? On le déplace? Puis on est même prêts à soutenir financièrement cette démarche-là de déplacement de sentiers qui sont sur des tronçons conflictuels ou problématiques. Puis, quand ils vont les déplacer, bien ils vont tenir compte de leur réglementation par rapport aux zones séparatrices, par rapport aux schémas d'aménagement, pour éviter que, dans deux ans, si on décide de faire passer un sentier là, qu'on permette les constructions aussi à proximité de ces sentiers-là.

C'est qu'on veut qu'il y ait une vision de développement à moyen terme ou à long terme sur une région, sur un territoire donné. Et c'est exactement dans ce sens-là qu'on a fait cette... on s'est dit: Des zones tampons puis des distances séparatrices, oui, il devrait y en avoir; maintenant, on pense que c'est aux régions, chacune d'entre elles, à nous les définir en fonction des besoins de leur territoire.

J'aurais une autre question...

Le Président (M. Pinard): Un instant, Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui.

Le Président (M. Pinard): Réplique ou commentaire?

Mme Boulet: Oui. Bien oui, si vous voulez, oui, oui, ça va, M. Lacroix, il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Pinard): M. Lacroix, on vous écoute.

M. Lacroix (Normand): Bon. Ma première réplique, c'est concernant les emprises ferroviaires. C'est du ressort de la MRC et non de la municipalité. Alors, une municipalité, même si elle a un règlement de nuisance, ne peut même pas l'appliquer. Et, pire, à la MRC, ils n'en ont pas, de règlement de nuisance, parce que normalement c'est de responsabilité municipale. Il y a un vide juridique là, on en a parlé à plusieurs reprises, je pense qu'il faudrait le régler à un moment donné. Mais, s'ils passent sur le parc linéaire, c'est parce que la municipalité dit: On ne peut pas toucher à ça, nous autres, c'est la MRC. Alors, on se renvoie la balle. Bon, première remarque.

Deuxième. Qu'on ait de la vision, qu'on pense à moyen et à long terme, on va applaudir, madame, vous pouvez être certains, on ne sera jamais là pour s'opposer à ça.

Mme Boulet: Je ne pourrai pas régler les 20 ans en arrière de moi, M. Lacroix. On essaie de voir en avant, comment on peut prévenir des cas comme ce qui est arrivé chez vous, comment on peut faire en sorte de travailler avec les gens en place pour faire en sorte que ce problème-là ne se reproduise plus. C'est ce qu'on veut faire.

Alors, évidemment, il y a des lacunes. On n'a pas la prétention de dire que ces solutions sont parfaites puis qu'elles règlent tout, M. Lacroix. Vous comprendrez également que le problème, il n'est pas simple. Des solutions parfaites, il n'y en avait pas. On a essayé de regarder l'ensemble des pistes de solution qui nous ont été proposées, on a resserré, on a encadré de façon plus rigoureuse, on a essayé de mettre tout en place pour permettre qu'un jour ça aille mieux sur le développement de nos sentiers. C'est ce qu'on a souhaité faire, bien objectivement, bien honnêtement.

On est conscients, on aurait voulu faire plus, M. Lacroix. On était prêts à regarder: Est-ce qu'on peut réglementer sur les normes pour le bruit? Est-ce qu'on peut réglementer? On était prêts à regarder si on peut aller pousser encore plus loin. C'est notre volonté. Mais on a des paramètres qu'on n'est pas... Il y a des choses qui sont de juridiction fédérale, il y a des choses qui ne relèvent pas du MTQ, qui relèvent d'autres ministères et sur lesquelles je n'ai pas nécessairement pleins pouvoirs. Regarde, je vais cogner aux portes de mes collègues, mais des fois il y a des choses qui sont faisables, applicables, d'autres ne le sont pas, pour toutes sortes de raisons.

Alors, on a essayé de ramasser tout ce qui était possible, parce qu'on est intervenus sur plusieurs niveaux, à plusieurs niveaux. Je pense qu'il n'y a pas une solution; c'est en mettant toutes ces pistes-là en place qu'on va améliorer de façon générale la condition et la cohabitation entre les riverains et les utilisateurs, M. Lacroix.

Le Président (M. Pinard): Commentaire ou réplique, M. St-Pierre?

M. St-Pierre (Normand): Oui. Tout simplement une note, madame... M. le Président, je m'excuse. C'est que le problème actuel est connu. Le problème, il est connu: dans la pollution sonore. Et la seule chose qui peut régler la pollution sonore, c'est ou la masse ou la distance. Tout le monde, je pense, est au courant, si tu veux, de ça.

Mme Boulet: C'est la vitesse ou la distance.

St-Pierre (Normand): Pardon?

Mme Boulet: C'est la vitesse ou la distance.

St-Pierre (Normand): Non, non. On parle, si tu veux, une fois de... l'intensité du son ne peut être atténuée que par la distance ou la masse. Un bon mur de béton, ça arrête le son. Bon.

Alors, ce que je voulais dire, c'est que des possibilités qu'on en ait d'autres, on doit tenir compte de cette dimension-là en partant. Quand même vous mettriez un comité à discuter de ça, ça va toujours, pour une intensité de 100 dB... Vous avez des courbes, là, vous avez des graphiques: pour une intensité donnée, à telle distance... Un vieux lave-vaisselle, ça vous donne 70 dB; avez-vous déjà pensé à partir votre vieux lave-vaisselle, si tu veux, 20 fois par jour dans votre maison? Ça devient insoutenable. Alors, si vous prenez, si tu veux, une motoneige, des motoneiges qui passent à 80 dB ou à 90 dB, bien il faut trouver, si tu veux, un moyen d'atténuer cette dimension-là. Mais, le son, il est là.

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

Mme Boulet: Ça va être ma dernière intervention, je vais laisser le député de LaFontaine. Il y a deux... on peut diminuer la vitesse, et je pense que, depuis qu'on a diminué la vitesse près des résidences, ça diminue le son qui est perçu par les résidents; puis l'autre, c'est la distance séparatrice. Et on vous dit que c'est permis, c'est ce qu'on s'attend. Les régions vont dire: Il y a des distances séparatrices qu'on doit respecter. Et, en plus des distances séparatrices, ils vont relocaliser les tronçons problématiques, les tronçons conflictuels. Alors, écoutez, je pense qu'on fait notre possible, on fait notre maximum dans ce sens-là.

St-Pierre (Normand): Madame, vous pouvez réglementer sur papier pour diminuer la vitesse, mais je peux vous dire qu'hier, devant chez moi, dans un tronçon soumis à une injonction, les motoneiges passaient. Vous me dites: On va le contrôler, on va contrôler. Qui le contrôle? Tu appelles la police? La police dit: Bien non, voyons, on a d'autres troubles, si tu veux, que ceux-là, si tu veux, à régler.

Lacroix (Normand): Puis, on a dit même... je les ai appelés, puis on a dit: Bien là, on n'a plus de personnel, là, nos gars sont partis, ils sont rendus, ils travaillent à la SQ. À la SQ, ils disaient: Là, je manque de monde, là, je n'ai pas de monde disponible; bien là, ceux que j'avais sont partis ailleurs. Il y a toujours eu de bonnes raisons pour ne pas avoir d'action. Alors, je ne voulais pas entrer dans le détail, parce qu'il y a des tas de choses ici qu'on pourrait relever. Mais, il faut être réalistes, ces gens-là, ils ne peuvent pas être partout et puis ils ne sont pas en nombre suffisant. Il y a même un manque de policiers au Québec. Alors là, ce que disait mon chef de police, ça, ça me fait peur pour l'été: il leur en manque 200, ils viennent siphonner nos jeunes, nous autres, parce qu'ils sont mieux payés là-bas. Alors, il dit: Je ne sais pas ce que je vais faire.

Mme Boulet: ...un autre problème, vous conviendrez, M. Lacroix.

Lacroix (Normand): Oui, bien sûr, mais c'est une roue, ça.

Mme Boulet: Mais je veux juste que vous compreniez, c'est un autre problème. Là-dessus, pour moi, c'est autre chose.

Le Président (M. Pinard): Merci. Alors, je céderais maintenant la parole au député de LaFontaine. M. le député.

M. Tomassi: Merci, M. le Président. Seulement un petit commentaire avant tout, là. Quand vous avez commencé votre intervention, M. Lacroix, vous êtes venu nous dire que vous n'avez pas vu beaucoup de citoyens ici, aujourd'hui. Seulement vous rappeler que les maires et conseillers qui sont venus ici, aujourd'hui, représentent des citoyens du Québec de toutes les régions.

Il y a différentes CRE représentatives, là, des municipalités du Québec, que ce soit Chaudière-Appalaches, l'Outaouais, Laurentides, la Mauricie. Ces gens-là sont élus par des citoyens comme vous, comme moi. Et, moi, j'en suis un, représentant, je représente 38 000 électeurs de ma circonscription. Quand, à l'Assemblée nationale, je me lève pour parler, je parle aussi en leur nom. Et ces conseillers et ces maires-là aussi parlent au nom des citoyens. Alors, quand ces gens-là viennent ici nous parler, ils parlent en leur nom, mais ils parlent aussi au nom de leurs concitoyens.

Puis ça, je veux que ce soit très important. Vous pouvez être en faveur ou en défaveur de la discussion que ces gens-là ont avec nous, ça, je suis complètement d'accord, chacun d'entre nous, on a le droit à nos opinions. Mais je veux aussi que vous vous rendiez compte que, ces gens-là qui viennent ici, qui sont des gens élus, hein, ça prend du courage des fois, se mettre une photo sur un poteau pour se faire voter, mais il faut les respecter aussi entre-temps.

Deuxième chose — ça, c'était mon petit commentaire, mon petit cinq minutes — je comprends un peu votre préoccupation, hein, disant... le bruit, parce que la plus grosse problématique, à ce que je comprends, c'est le bruit. Là, vous n'êtes pas vraiment d'accord sur le comment faire pour arriver à essayer d'atténuer ou essayer d'enrayer ce bruit-là. La proposition de la ministre est de mettre une table de concertation, une table de concertation où est-ce que les gens vont avoir un mot à dire, que ce soient les gens des municipalités, que ce soient des citoyens.

● (18 h 10) ●

Parce que le premier groupe de représentants qu'il y a, à la page 11 du document, si vous le prenez, c'est bien marqué: des représentants des citoyens. Or, je suis amplement sûr et certain qu'une fois que la table de concertation, dans la région des Laurentides, va être mise en place, je suis quasiment sûr que vous allez aller mettre votre nom pour être candidat et vous asseoir à cette table-là. Puis c'est votre droit puis je l'espère que vous y alliez.

Sauf que vous allez avoir un mot à dire, vis-à-vis ces intervenants-là, que ce soit vis-à-vis les gens

de la fédération et les clubs de motoneigistes, que ce soit vis-à-vis les instances municipales qui vont être représentées. La MRC, vous avez un point, là, vous avez apporté un point, c'est de juridiction de la MRC, ce n'est pas une juridiction de municipalité, concernant l'emprise ferroviaire. C'est un point, à cette table-là, qui va pouvoir être discuté et amené.

Que ce soit le milieu agricole, les gens des terres, tous ceux qui sont venus nous voir ici, aujourd'hui, plus particulièrement la CRE de la Mauricie, tantôt, sont venus nous dire: Il y a des terres qui sont publiques, il y a des terres qui sont privées. Je n'ai pas de problème dans le nord, j'ai un peu plus de problème dans le sud. Mais c'est en parlant. Et ils l'ont même dit, eux: avec la concertation des gens, on s'est assis alentour d'une table et on est arrivés à des solutions.

Et je me verrais mal, moi, en tant que gouvernement, à essayer de vous imposer, imposer aux citoyens du Québec entier une stratégie de développement où est-ce que le sentier doit passer. C'est les gens du milieu qui se connaissent le mieux. Depuis combien de temps qu'on dit que c'est les régions qui doivent prendre le «lead», pour prendre un anglicisme, hein — «le lead», ça se dit bien, oui? Alors, c'est quelque chose d'important.

Alors, je me dis: Donnons la chance aux gens, donnons la chance à cette table de concertation d'être mise en place, de, vous, aller vous asseoir. Et je suis quasiment sûr que votre... peut-être votre sentier, là, qui passe à 300 m, il va peut-être passer à 600 m de chez vous, là. Mais en voulant dire: il faut laisser la chance aux gens de s'asseoir et de trouver une concertation. Si la Mauricie et d'autres régions l'ont fait, pourquoi, vous, vous n'allez pas être capables de le faire?

Le Président (M. Pinard): ...M. Lacroix.

M. St-Pierre (Normand): Non, je voulais tout simplement dire que, Normand Lacroix l'a mentionné tout à l'heure, il devait y avoir une zone tampon, mais, cette zone tampon là, c'est comme préalable que la ministre ou que le gouvernement décide: il y aura une zone tampon, si tu veux, de tant de mètres entre, disons, les pistes de circulation à grand volume. Je ne sais pas si...

À un moment donné, ce qu'on a fait, on a concentré le volume des motoneiges sur certaines pistes. Dans 30 ans, après le train, il y avait des motoneiges qui passaient chez nous, ailleurs, bon; mais il n'y avait pas de problème. Et tout à coup on a concentré sur la circulation de la motoneige située sur le bas de porte. Bien, on demande au gouvernement si c'est possible d'établir une zone tampon avant que les tables de concertation agissent.

M. Tomassi: Mais pourquoi, que ce soit le gouvernement... L'exemple: si la zone tampon est de 300 m, elle est possible; si elle ne l'est pas, possible, on fait quoi? Est-ce qu'on fait... on construit un viaduc, un pont-tunnel? Est-ce qu'on arrête les motoneiges pour les transporter avec, je ne sais pas, moi, avec un avion pour les déplacer... Je donne un exemple, là, je ne sais pas, moi. Vous dites, vous essayez... vous nous demandez, à nous, d'imposer une zone tampon quand que, de un, on ne connaît même pas tout l'aspect territorial. Il y a 33 000... grosso modo, 33 000 km de sentiers de motoneige au

Québec; sur les 33 000, le savez-vous, combien de kilomètres sont problématiques?

M. St-Pierre (Normand): Ah! probablement pas beaucoup. Mais il y a une chose qu'on sait...

M. Tomassi: Bon, il n'y a pas personne qui le sait, là. Est-ce qu'on ne peut pas...

M. St-Pierre (Normand): Il y a une chose qu'on sait...

M. Tomassi: ...arriver à essayer de s'asseoir, que ce soit avec la table de concertation et le comité consultatif régional? Parce que ça va être un impact régional par la suite, là, il va falloir aller se mettre ensemble. Il va falloir se mettre ensemble, parce que, les gens sont venus me le dire: on ne peut pas traverser de frontière à frontière sans que les règles soient pareilles, là.

Le Président (M. Pinard): Merci. Un dernier commentaire sur les propos du député de LaFontaine avant de... M. Lacroix.

M. Lacroix (Normand): Je vais laisser aux autres le temps de poser des questions, parce que je vois que le temps passe.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Alors, M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Lacroix, M. St-Pierre, on vous sent heurtés par toute la situation, naturellement on vous sent lésés dans vos droits. Et je pense que, de bonne volonté, vous nous avez présenté les arguments, ce qui est au coeur de la problématique. Je l'ai dit dans mon intervention du début de la journée, dans mes remarques préliminaires, on est en face d'une suspension de droits. Je ne répéterai pas toute mon intervention. Coeur de la problématique: est-ce qu'il va y avoir deux classes de monde au Québec: les gens qui ont des droits, les gens qui n'ont pas de droits?

Et vous nous dites clairement que ce document d'orientation vient dire tous azimuts qu'il va y avoir abolition de droits pour certains citoyens et que là on pense que ça va se prolonger — on verra les intentions de Mme la ministre déléguée tout à l'heure, et du gouvernement; et que tout ça pourra se prolonger — dans le temps. On a fait le pourquoi des... on a eu les raisons du prolongement, là. Et vous nous dites que la solution de la problématique... et c'est votre demande formelle au gouvernement et à Mme la ministre, de dire: Il faut que le gouvernement... il faut qu'au nom du gouvernement la ministre réaffirme le principe de droit, et au départ, pour tous les citoyens, pour ne pas créer deux citoyens, deux zones de citoyens, deux classes de citoyens, et la faire respecter, et que ce principe va déterminer l'ensemble du schéma qui va apparaître dans ces différentes... dans la concertation, le financement, etc. C'est ça. Et ce que vous dites, en clair et net, ce que vous nous dites, aux législateurs, vous êtes en face du... vous êtes dans le Parlement, vous nous dites: Le gouvernement — les législateurs — doit protéger les

droits de tous les citoyens, de réaffirmer... de tous les citoyens, tout ça. Et vous dites que, si ça, c'est fait dans une loi ou dans une autre chose, là on va pouvoir travailler à des solutions — on parle de zone tampon, etc., autant environnementales, le but, les odeurs, etc.

Est-ce que je vous saisis bien, est-ce que je comprends bien et votre état d'âme et le fait de dire au gouvernement... vous faites signe, vous tendez la main au gouvernement en disant: Écoutez, c'est un droit fondamental, vous devez le réaffirmer et bâtir et construire sur ce principe?

M. Lacroix (Normand): Vous avez raison. C'est l'essentiel. Et ça devient un instrument de travail pour les gens après, dire: Ça, là-dessus, il faut qu'on respecte ça, on travaille avec ça. Ça, là, moi, je pense qu'en toute gestion, quand tu donnes une job à faire à quelqu'un, il faut que le mandat soit clair, il faut qu'on donne les balises puis dire: Vous allez travailler à l'intérieur de ça. Et, pour moi, le principe de base: bien, oui, tous les citoyens sont égaux, au Québec, riches ou pauvres.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Gaspé, également avocat de profession. Alors, vous connaissez très bien les règles judiciaires.

M. Lelièvre: Oui, M. le Président. D'ailleurs, vous avez un mémoire d'un ancien ministre de la Justice du Québec, M. Paul Bégin, qui a déposé un mémoire à cette commission et qui va être des nôtres cette semaine...

Une voix: ...demain.

M. Lelièvre: ...demain, je crois, à 14 heures. Écoutez, le fait d'évoquer des dispositions qui sont contenues dans les lois, je ne pense pas qu'on va porter préjudice à la cause qui est pendante. Mais il faut rappeler les principes de base.

Au niveau fondamental, l'article 947 du Code civil dit ceci: «La propriété est le droit d'user, de jouir et de disposer librement et complètement d'un bien, sous réserve des limites et des conditions d'exercice fixées par la loi.» D'autre part, «le propriétaire ne peut être contraint — à l'article 952 du Code civil du Québec; ne peut être contraint — de céder sa propriété, si ce n'est par voie d'expropriation faite suivant la loi pour une cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité». Et également, M. le Président, il y a l'article de la loi... de la Charte des droits et libertés du Québec qui en fait un droit fondamental sur notre territoire.

Donc, je ne pense pas qu'on peut porter préjudice à cette cause, qui d'ailleurs a été abondamment commentée dans les journaux, qui a soulevé de nombreuses questions. La loi n°90 également a soulevé, hein, soulevé beaucoup de questions concernant son application. Et il faut que nous ayons des réponses.

Tout à l'heure, j'écoutais le député de LaFontaine qui nous disait: Bon, bien, il faut s'entendre. Au centre-ville de Montréal, pas de problème, ils s'entendent. Il y a du bruit en masse, ce n'est pas un problème. Ça fait que... J'ai déjà vécu à Montréal puis je sais comment ça fonctionne.

• (18 h 20) •

Une voix: ...

M. Lelièvre: Bien, on ira le mesurer. Mais par ailleurs je note que votre mémoire vise à la protection du parc, hein, c'est ça qui... votre mémoire, c'est la Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire le Petit Train du Nord. Je comprends, on a soulevé différents arguments, des arguments économiques, sociaux, puis tout ça. Mais, moi, j'aimerais savoir. Chez vous, on nous a dit également que ça aurait coûté environ 1 million pour déplacer 38 km. Il y a une possibilité, semble-t-il, de déplacer les 38 km, et là-dessus, c'est ça qu'on a entendu ici, à cette commission, ce matin, là, il y aurait eu une possibilité, si on l'avait déménagé, pour 1,1 million.

Mme Boulet: Non, ce qu'ils ont dit à 117... Bien, de toute façon, je peux laisser M. Lacroix répondre, là. Il y a des tronçons alternatifs, là. Mais, de le déplacer...

Le Président (M. Pinard): Des mesures alternatives ont été soulevées.

M. Lelièvre: Donc, il y a des mesures alternatives?

Une voix: Il y a d'autres pistes.

Mme Boulet: Il y a d'autres pistes, oui, oui, c'est ça, il y a des tronçons alternatifs. C'est ça.

M. Lelièvre: C'est ça, donc...

Le Président (M. Pinard): Alors, je vous inviterais à poursuivre.

M. Lacroix (Normand): Mais, moi, je n'étais pas courant du million. Il y a quatre, cinq ans, je sais que le ministère des Transports, sa première étude, c'était 250 000 \$. Mais là je l'apprends. Mais ce qui est clair: qu'il y a des pistes différentes, des pistes alternatives. Il n'y a pas un absolu, il n'y a pas un «crois ou meurs», là-dedans: si tu ne passes pas là, il n'y en a pas. Ce n'est pas vrai. La preuve, c'est qu'il y en a pareil, ils passent dans d'autres pistes alternatives, et ça se fait.

Et, quand vous me dites, puis je suis content, vous l'avez répété au moins trois fois: Si ça ne fait pas, on déplace la piste, et ça, c'est correct. Parce que je me dis: À un moment donné, il faut tenir compte du monde. Ça ne marche pas là? On la déplace. Mais, quand un motoneigiste qui fait 200 km, 300 km dans une journée, s'il fait un détour de 15 km ou 20 km, hein, il fait de la motoneige puis c'est des pinottes, ça. Il ne faut pas dramatiser non plus, là, tu sais? Ce n'est pas comme: il n'y a rien... Ce n'est pas vrai. Ce n'est pas vrai. C'est des gens qui s'amuse à faire de la motoneige, bon, qu'ils en fassent à gauche ou à droite, qu'ils passent par-dessus, ils font de la motoneige.

Le Président (M. Pinard): Complément de réponse, M. Lefebvre?

Une voix: ...

M. St-Pierre (Normand): Il y a une notion du document qu'on a lue...

Le Président (M. Pinard): M. St-Pierre. Rendu à cette heure-là, je commence à être fatigué, excusez-moi.

Une voix: Parce qu'il vous appelait toujours «M.Lefebvre».

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi, M. St-Pierre.

M. St-Pierre (Normand): Il y a une notion du document qu'on a lue, qui me préoccupe d'une certaine façon. On a, dans 400 ans, développé 32 000 km de routes au Québec. On a planifié un peu...

Une voix: ...

M. St-Pierre (Normand): Non, écoutez, je sais que vous continuez à le faire en plus, mais... Depuis 50 ans, depuis le vieux «snow» qui desservait mon village dans l'Outaouais et qui était un appareil essentiel, l'hiver, parce que les routes fermaient, on n'a pas remis en question et on a développé 33 000 km de pistes de motoneige. Parce que le «snow», lui, il utilisait la route, hein? Bon. Mais les différents axes de développement de la motoneige n'ont jamais été remis en question, soit: le travail, l'expérimentation, la sensation puis l'exploration. Puis là il semble qu'on doive tout développer le réseau en fonction de l'exploration. En un mot: j'ai besoin de mes 33 000 km de pistes.

Le travail, ça a été mentionné à certains moments, les motoneiges travaillent sur les pentes de ski, elles travaillent dans le bois, si tu veux, je veux dire, c'est normal. L'expérimentation, bien là, les skis en l'air. Il peut y avoir des centres d'amusement, si tu veux, pour la motoneige, c'est la même chose pour... C'est-à-dire, ça, c'est pour la sensation. L'expérimentation, le touriste français n'est pas obligé de traverser le Québec pour s'amuser à faire de la motoneige. Mais l'exploration, ça prend-tu 33 000 km de pistes? Alors, je me pose la question parce que le document ne se pose pas cette question-là.

Mme Boulet: Il ne me reste plus de temps, mais ça me dérange.

M. St-Pierre (Normand): Allez-y. Je vais vous donner le montant.

Mme Boulet: Non, non, c'est parce que c'est le temps de l'opposition, je...

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi, Mme la ministre, à moins que l'opposition accepte de vous céder du temps de parole.

Une voix: C'est 0,08 \$ la minute.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Bon. Alors, en temps et lieu, monsieur. Alors, je tiens à faire remarquer aux

gens que j'ai toujours cédé deux minutes et demie à l'ADQ depuis les travaux, ce matin, j'ai été fort généreux. Alors, M. le député de Gaspé, est-ce que vous avez... autres interventions?

M. Lelièvre: Non, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Beauce-Nord, ce que je comprends, c'est qu'on cède la parole à Mme la ministre. Mme la ministre, vous avez 2 m 30 s, question et réponse.

Mme Boulet: Je ne prendrai pas deux minutes, je vais prendre 30 secondes — merci — puis je vais vous laisser le deux minutes. M. St-Pierre, ce que je veux vous dire, là, c'est que, nous, on croit que, oui, il doit y avoir une rationalisation des sentiers, on n'a pas besoin nécessairement de 33 000 km. Et d'ailleurs la fédération est très consciente de ça, il y a un moratoire sur le développement des nouveaux sentiers.

C'est comme toujours la même tarte, puis, plus on a de sentiers, bien il n'y a pas plus d'argent pour l'entretenir. Alors, si on veut avoir des sentiers qui répondent aux besoins des utilisateurs puis de nos touristes, bien ça n'en prend pas nécessairement trop, mais ça prend des sentiers bien entretenus, bien encadrés, qui vont répondre aux besoins et des riverains et des utilisateurs. Et c'est ce qu'on veut tenter de faire par cette démarche-là.

M. St-Pierre (Normand): Bien, je suis d'accord avec vous.

Mme Boulet: On veut avoir une vision à moyen terme qui va nous permettre d'obtenir cet objectif-là.

Une voix: Et sécuritaires.

Mme Boulet: Et sécuritaires.

M. St-Pierre (Normand): Mettons-nous-y: 33 000 km de plus dans 50 ans, c'est bon.

M. Lacroix (Normand): Il ne faut pas oublier que même ceux qui nous viennent de l'étranger, que ce soit d'Europe ou des États-Unis, les portes leur sont fermées de plus en plus chez eux puis ils s'en viennent chez nous. Alors, ces gens-là, ils peuvent venir chez nous. Quand on va aux États-Unis, on va à leurs conditions, tu sais, alors, quand ils viennent chez nous, ils viendront à nos conditions, dans les sentiers qu'on leur aura aménagés, qui seront des sentiers sécuritaires et tout, là. Alors, il ne s'agit pas de dire: Parce que c'est des touristes, qu'il faut tout faire, là.

Le Président (M. Pinard): Alors, MM. Lacroix et...

Une voix: ...

M. Lacroix (Normand): Parce que ça pollue, et ce n'est pas bon.

Le Président (M. Pinard): MM. Lacroix et St-Pierre, merci beaucoup de votre intervention. Et je

suspend quelques instants pour permettre maintenant à la Conférence régionale des élus de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent de bien vouloir s'approcher.

(Suspension de la séance à 18 h 27)

(Reprise à 18 h 29)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît!

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, il y en a qui ont terminé; si vous voulez aller discuter à l'extérieur, moi, je n'ai pas de problème. Mais, comme on a encore plusieurs groupes à recevoir et que ces gens-là méritent autant d'attention que ceux qu'on a reçus ce matin, à 9 h 30, alors je vous prierais, s'il vous plaît, de nous aider.

Alors, nous rencontrons maintenant la Conférence régionale des élus de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent, qui est représentée par Mme Lysanne Labossière, la directrice générale. Alors, madame, je vous souhaite la plus cordiale bienvenue.

Une voix: Et la Montérégie Ouest.

Le Président (M. Pinard): Montérégie Ouest? Bon, O.K. Alors...

Mme Labossière (Lysanne): Plutôt la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent.

● (18 h 30) ●

Le Président (M. Pinard): Alors, madame, vous connaissez les règles, vous êtes ici depuis déjà quelques heures: 15 minutes de présentation, et par la suite il y aura discussion avec les membres de la commission pendant une heure, 30 minutes.

**Conférence régionale des élus
de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent
(CRE de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent)**

Mme Labossière (Lysanne): Merci beaucoup. M. le Président, Mme la ministre, mesdames messieurs de l'Assemblée nationale, il me fait grand plaisir de représenter M. Sergio Pavone, notre président, qui avait d'autres activités et qui ne pouvait pas être avec moi cet après-midi. Alors, nous sommes très heureux de profiter de la tribune de la commission parlementaire sur le transport pour nous présenter à vous, parce que j'aimerais bien situer le contexte de notre conférence régionale des élus.

Alors, nous sommes l'une des trois CRE de la région administrative de la Montérégie. C'est un territoire en fait, la région administrative, qui comporte quand même 1,4 million de personnes et puis qui couvre 15 territoires de MRC, et on a choisi de faire trois conférences régionales des élus dans ce territoire-là. Cependant, nous sommes les seules CRE qui avons un peu la problématique d'être dans une seule région administrative et d'être considérées encore dans la région

administrative. Alors, ce n'est pas comme la Côte-Nord... le Nord-du-Québec, pardon, où les deux communautés autochtones sont considérées comme des conférences régionales des élus à part entière, au même titre que la Jamésie. Donc, j'aimerais mentionner aussi que, pour ces raisons-là, nous n'avons pas encore beaucoup d'historique quant à nos activités de développement régional, et nous sommes vraiment en train d'implanter notre outil de CRE depuis à peu près un an et demi, deux ans maintenant.

Alors, si nous sommes ici... je me disais que nous n'avons pas eu les délais suffisants pour faire une concertation en bonne et due forme avec nos partenaires. Mais, comme ces derniers s'étaient présentés à la consultation publique du 28 juin dernier, lorsque Mme Boulet rencontrait les gens, alors nous avons choisi de vous faire un peu une présentation synthèse des propos qui avaient été tenus par les différents partenaires de notre territoire. Donc...

Ah! peut-être que j'aimerais juste mentionner quelques éléments plus techniques par rapport à la Conférence régionale des élus Vallée-du-Haut-Saint-Laurent. On a choisi de changer notre nom pour être bien distinctif de la Montérégie, parce que c'est vraiment une volonté politique municipale et régionale de se créer une nouvelle identité pour un territoire qui comporte quand même cinq territoires de MRC, avec une population de 386 000 personnes et puis sur un territoire quand même relativement grand, de 3 715 km². Notre caractéristique est à prédominance rurale. On a trois pôles régionaux importants, qui sont Vaudreuil-Dorion, Châteauguay et Salaberry-de-Valleyfield. Je dis à la blague quelquefois à certains interlocuteurs que ça prend presque un avion pour venir chez nous, parce que les gens considèrent très peu... n'ont pas une bonne connaissance de notre région, et nous allons nous assurer de changer cette impression. Alors, il faut mentionner que nous avons aussi trois MRC qui font partie de la Communauté métropolitaine de Montréal, dont deux en partie seulement, et nous avons deux réserves indiennes mohawks, qui sont Akwesasne, en limite frontalière des États-Unis, et la réserve de Kahnawake, dans la MRC de Roussillon, à côté de Châteauguay.

Alors, je ne voudrais pas parler trop longtemps, parce que je pense que j'aimerais mieux faire du ad lib. Alors, nous avons pensé exposer la position de l'Association des clubs quads de la Montérégie du sud-ouest, qui est, je dirais, un promoteur très important pour nous. C'est une association qui est très dynamique, qui voit l'arrivée des sentiers multifonctionnels comme un plus qui va permettre de développer l'activité récréotouristique, de développer aussi un peu d'activité économique par la même occasion. Alors, quant aux orientations qui étaient présentées dans le document, on peut dire qu'en général beaucoup d'entre elles rencontrent les attentes qui étaient exprimées par l'Association des clubs quads.

Cependant, j'aimerais juste attirer votre attention sur quelque chose qui est un peu préoccupant... qui sont, par exemple, tout ce qui concerne le cadre juridique ou le cadre d'aménagement du territoire, qui n'a pas été pris en compte dans le document à proprement parler. Et puis, un peu plus tôt, j'entendais quelques autres représentants mentionner qu'ils avaient eu la chance d'étudier en détail

avec les MRC, de commencer à penser à inclure les axes de sentier dans les schémas d'aménagement, et tout ça. Pour notre cas, on n'est vraiment pas rendus là. On a un territoire qui est quand même très développé, mais on a, je dirais, un peu vraiment tout à mettre en place, et les inquiétudes sont nombreuses au niveau des municipalités et au niveau des MRC. Alors, si je...

Nous avons... peut-être, je vais vous nommer aussi... Donc, nous avons eu le Club de motoneige du Haut-Richelieu, qui présentait un mémoire, qui cherchait à avoir une pérennité des sentiers, parce qu'effectivement, là, les sentiers sont toujours, encore... ne sont pas vitalisés à long terme, et puis il y a encore beaucoup de complications pour obtenir les droits de passage, et c'est... voilà. Donc, nous avons eu le Club de motoneige du Lac Saint-François qui voyait d'un bon oeil l'arrivée de nouveaux revenus pour essayer de mettre un cadre plus légal, là, de surveillance des sentiers. Nous avons eu le club de motoneige Les Bons Voisins qui est aussi intéressé de négocier des droits de passage avec les agriculteurs.

La fédération de l'UPA nous a aussi présenté une position qui est quand même très particulière en disant que l'UPA Saint-Jean-Valleyfield ne voulait pas avoir de sentiers permanents. Ils faisaient une proposition qui était d'avoir une entente entre les promoteurs de sentiers et les producteurs agricoles avec un document écrit et signé en tout temps, avec possibilité de révocation avec préavis de trois mois; ensuite, une entente d'un maximum de trois ans, qui ne se renouvelle pas de façon tacite, et le déplacement du sentier par simple requête du producteur pour protéger l'agriculture. Vous n'êtes pas sans savoir que notre territoire est très rural, et l'UPA est un peu inquiète des responsabilités qui pourraient lui incomber, dans le sens où les propriétaires n'auraient pas leur mot à dire dans la mise en place des sentiers multifonctionnels.

La MRC de Beauharnois-Salaberry s'est aussi exprimée, particulièrement sur le cadre de l'aménagement du territoire, qui n'était pas du tout pris en compte dans le document d'orientation, et ça fait partie des préoccupations des élus à la table de la CRE, qui disent: Bien, on veut bien développer notre région en loisirs, en trajets de motoneige et de quad, cependant on est inquiets de recevoir des responsabilités qui seraient additionnelles et qui ne seraient pas nécessairement financées à bonne hauteur.

Ensuite, nous avons eu aussi le réseau vert de la Montérégie, qui est les pistes cyclables, qui circule en partie sur notre territoire. On espère aussi compléter les liens de pistes cyclables qui sont encore incomplets chez nous, mais, bien entendu, tout ce qui s'appelle piste cyclable ne peut pas cohabiter d'une manière... au quotidien, durant la saison, avec les quads ou... pas les motoneiges, mais avec les quads, plutôt.

Alors, j'aimerais maintenant vous mentionner la position de nos groupes par rapport à la première orientation, qui était de mettre en place une table de concertation sous la responsabilité des conférences régionales des élus. Alors ça, il y a plusieurs clubs qui avaient demandé qu'une instance de concertation soit mise en place. Alors, la proposition est intéressante pour ça.

● (18 h 40) ●

La permanence du réseau fera par contre peur aux producteurs agricoles — ça, c'est aussi dans la pérennité, là, du développement de l'utilisation des sentiers. Et l'utilisation des emprises ferroviaires et électriques est perçue favorablement par la plupart des groupes. Cependant, les caractéristiques propres à l'aménagement du territoire des MRC posent certaines contraintes dont il faudra tenir compte.

La deuxième orientation concerne le financement des réseaux interrégionaux pour la mise en place et l'entretien des sentiers. Alors, cette question est tout à fait fragile et délicate, dans nos mots, à la conférence, parce que nous sommes déjà une région qui est sous-financée. Je m'explique. Les trois CRE de la Montérégie reçoivent un financement de 1 033 533 \$, comparativement à une moyenne de 1,5 million, 1,4 million dans les autres territoires de CRE du Québec, et nous allons même jusqu'à nous comparer aux trois L, Laval, Lanaudière, Laurentides, qui, comparativement à la même population d'environ 1,4 million de personnes, regroupés, reçoivent 1,6 million de dollars de plus que nous. Ça, c'est déjà... Au niveau de la conférence régionale des élus, nous sommes sous-financés.

Quand on regarde la proposition de financement dans le dossier, quand on parle du financement proposé ou alloué par le ministère des Affaires municipales et des Régions, bien on se demande lesquels, à partir de quels programmes. On s'est aussi questionnés quant à aller prendre de l'argent dans le volet II du programme de mise en valeur de la forêt, parce que nos forêts sur le territoire de la CRE, ce sont des forêts privées. Et, toujours dans le même sens du financement, nous sommes sous-financés depuis plusieurs années, et l'admissibilité, là, de projets pour ce programme-là... n'est pas admissible depuis plusieurs années. On a choisi, dans le cadre du volet II, de ne pas accepter de dossiers qui traitent la question des sentiers multifonctionnels. Aussi, c'est ça, c'est que j'aimerais juste mentionner qu'on a une forêt qui est très particulière: on est au sud du Québec, on a un microclimat, on a des espèces rares, oui, on a des espèces rares.

Alors, si je continue... En fait, je vais plutôt passer à ma conclusion. Alors donc, nous sommes contents que le ministère des Transports ait déjà mis en place la consultation sur les véhicules hors route. Nous sommes heureux d'être invités à commenter et à apporter nos impressions sur ce document-là. Cependant, la CRE de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent considère qu'avant de prévoir des mesures liées aux orientations retenues par le ministère il faudra insérer la caractérisation des sentiers ainsi que la planification du territoire. D'ailleurs, dans le document d'orientation, il manque une grande partie sur l'aménagement du territoire des MRC et la planification locale des municipalités. Alors, la CRE Vallée-du-Haut-Saint-Laurent demeure également très préoccupée par les responsabilités qui lui incomberont, ainsi qu'aux municipalités qu'elle représente, dans le financement et la gestion quotidienne des changements proposés par le ministère. Plus particulièrement, les orientations liées au financement et aux dispositions législatives qui permettraient d'assurer la pérennité des réseaux interrégionaux soulèvent chez nous de sérieuses réserves. Alors, voilà.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, Mme Labossière. Sans plus tarder, je cède la parole à Mme la ministre déléguée aux Transports et députée de Laviolette.

Mme Boulet: Merci beaucoup, Mme Labossière, merci de votre présence à cette commission, on vous souhaite la bienvenue. Alors, moi, j'ai certains éléments que j'ai relevés à l'intérieur du document que vous nous avez présenté, mais j'aimerais que vous élaboriez davantage. Vous avez dit à plusieurs reprises qu'il manque une grande section sur l'aménagement. Vous parlez de la caractérisation des sentiers, la planification du territoire puis, c'est ça, la section sur l'aménagement, qui est manquante selon vous. Qu'est-ce que vous auriez aimé retrouver de plus dans le document, considérant, tantôt, qu'on a parlé de... qu'on a pensé insérer les sentiers dans les schémas d'aménagement ou d'obliger à ce que les sentiers soient insérés, mais que ce qui a été soulevé... Puis je ne vous dis pas qu'on ne le fera pas. Si tout le monde pense que c'est une bonne chose, on peut regarder la possibilité de les insérer. Pour nous, ça ne change rien.

L'élément qu'on nous a soulevé, c'était que, quand ils étaient insérés dans le schéma d'aménagement, les sentiers qui étaient susceptibles de bouger, entre autres avec les agriculteurs... Parce que la pérennité ne sera pas plus que trois à cinq ans, alors, un sentier qui est susceptible d'être déplacé puis de bouger aux trois et cinq ans, est-ce qu'on refait le schéma d'aménagement à toutes les fois? Ça enlève de la souplesse finalement dans la disposition qu'on fait des sentiers, là. Est-ce que ça rend tout ça beaucoup plus rigide, puis, à chaque fois qu'on apporte une modification, c'est beaucoup plus complexe pour avoir le schéma d'aménagement? C'était dans ce contexte-là. Est-ce que c'est là-dessus que vous parlez et est-ce que vous auriez aimé qu'on l'intègre dans les schémas d'aménagement? Est-ce que c'est dans ce sens-là, Mme Labossière? Merci.

Mme Labossière (Lysanne): Oui, je dirais que... En très clair, c'est les MRC qui auraient aimé voir un peu une précision sur les attentes que le ministère des Transports leur demandait pour caractériser le territoire, pour déjà avoir un diagnostic du territoire, avant même de penser de mettre des sentiers à moyen ou long terme. Alors, c'était vraiment une préoccupation de la MRC de dire: Bien, est-ce qu'on va nous obliger à faire ça? Si on nous oblige à faire ça, il faudrait peut-être qu'on le sache. Pourrions-nous être invités à nous exprimer sur cette question?

Mme Boulet: Mais vous obliger à faire quoi, madame? Il y a quelque chose, là, que je ne sais pas. Le gouvernement vous obligerait à faire quoi?

Mme Labossière (Lysanne): En fait, pas nous obliger, mais c'est que, si on va dans le sens de développer notre région, on veut bien, mais il faut que les MRC puissent le faire, je dirais, avec les ressources qui seront nécessaires, là, pour faire un diagnostic du territoire. Comme vous dites, le schéma d'aménagement ne peut pas bouger à tous les deux, trois ans. Ça, c'est bien clair. Cependant, dans le document, il n'y a rien

qui... où on est rendus, à l'étape de connaître notre territoire. Les MRC, chez nous, là, n'ont pas fait de caractérisation...

Mme Boulet: Cette analyse-là de ce qui existe puis de ce que ça pourrait devenir, là. C'est ça que vous voulez dire?

Mme Labossière (Lysanne): Oui.

Mme Boulet: Avoir une vision de ce qui est développé actuellement puis qu'est-ce qu'on peut en tout cas penser dans cinq ans, dans un monde idéal, qu'est-ce que ça devrait être, les sentiers récréatifs, chez nous, en Montérégie.

Mme Labossière (Lysanne): Oui.

Mme Boulet: O.K. Mais ça, je pense que ça pourrait être le travail de la table de concertation, Mme Labossière, parce qu'elle doit partir de ce qu'elle a pour définir quels seront ses sentiers interrégionaux, quels sont les sentiers qui sont problématiques, conflictuels. Est-ce que vous avez beaucoup de sentiers... Est-ce que vous avez des conflits d'usage chez vous, Mme Labossière?

Mme Labossière (Lysanne): Bien, en fait, quelques-uns, oui, parce que notre territoire est séparé par le fleuve. Aussi, on a, je dirais, beaucoup de terres rurales et agricoles. On a des autoroutes partout chez nous, sauf la 30, il nous manque encore l'autoroute 30.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: On peut laisser faire, si vous en avez de trop.

Mme Labossière (Lysanne): Mais c'est qu'il y a des conflits effectivement d'usage, puis aussi c'est, je dirais... Vous parlez de la table de concertation, Mme la ministre. Mais ça, c'est préoccupant pour la CRE elle-même. On se dit... D'abord, on a soulevé cette question-là, le président a soulevé cette question-là à la dernière TQR...

Mme Boulet: Oui, oui, tout à fait, là, ça, c'est une autre chose, qu'il y a trois CRE, donc ça prendrait... Ça, c'est correct, ça, j'ai compris ça comme il faut.

Mme Labossière (Lysanne): O.K., parfait, alors c'est ça. Mais en fait les municipalités s'inquiètent d'avoir des responsabilités additionnelles, notamment sur la surveillance, notamment sur l'entretien des sentiers. Alors ça, c'est assez important chez nous, ça. On va travailler certainement pour, je dirais, rallier les gens, là, mais c'est certain que c'est un travail qui va se faire sur un certain temps.

Mme Boulet: En fait, si je comprends bien le sentiment qui semble vous animer, là, dans votre région, c'est que c'est comme une nouvelle région...

Mme Labossière (Lysanne): Oui, voilà, voilà.

Mme Boulet: ...qui n'a pas atteint sa maturité et qui veut penser à son développement.

Mme Labossière (Lysanne): Oui.

• (18 h 50) •

Mme Boulet: C'est comme ça que je perçois, là, vos craintes par rapport à ça. C'est comme: Bien là, nous, on part à zéro puis on veut bâtir quelque chose, mais avec lequel on aura eu une vision puis un plan de match, là. Alors, c'est de développer. Alors, chez vous, c'est vraiment particulier, ce n'est pas comme dans toutes les autres régions. Chez vous, c'est comme si c'était la naissance d'une nouvelle région qui doit se définir à travers sa définition de sentiers.

Vous semblez avoir la protection balisée pour les... C'est parce que vous dites: «La pérennité des sentiers est souhaitée par les groupes, mais elle soulève des craintes chez les agriculteurs.» Les agriculteurs, quand on parle de pérennité, avec eux ce qu'on a convenu, c'étaient des ententes de trois à cinq ans, et avec ça ils vivent très bien. On n'a jamais parlé d'avoir des ententes de 10 ans, ou 20 ans, ou de 25 ans avec eux, ce n'était pas pensable, ce n'était pas souhaitable. Et je pense que, ça, on est allés dans le respect de ce qu'ils nous ont demandé lors des consultations. Alors, je pense qu'il ne faudrait pas s'inquiéter de ce côté-là.

Bon. Dites-moi, vous parlez également des volets II, vous dites que, chez vous, vous avez décidé que les volets II ne seraient pas... on ne prendrait pas l'argent des volets II pour l'attribuer sur les sentiers. Alors, j'aimerais ça que vous... Vous êtes probablement une des seules régions qui n'en veut pas, des volets II, pour... Tout le monde l'utilise, le volet II, pour améliorer ses sentiers, ou presque. Non, non, mais tout... Même si ce n'est pas nécessairement dans les définitions, les paramètres de base, là, de l'objectif recherché par le volet II, mais la plupart des régions les utilisent. Alors, chez vous, il y a eu un consensus que ça ne devrait pas être... O.K.

Mme Labossière (Lysanne): Oui. Oui, parce qu'en fait il y a un travail qui est plus important nécessairement, là, de protection des espèces rares, on a des... Le mont Saint-Hilaire est un lieu notamment à caractère très particulier. Je parle du mont Saint-Hilaire, ce n'est pas chez nous, mais je devrais parler de la montagne de Rigaud, qui est plutôt chez nous. Mais donc on préfère développer la commercialisation aussi de la forêt, chez nous, puisque ce sont des terres privées. Donc, il y a une volonté des producteurs forestiers de mettre en marché, d'être aussi accompagnés dans la bonne gestion de leurs terres... de leurs forêts plutôt. Donc, le PMVRMF, là, le volet II, là, ce n'est pas du tout admissible.

Puis je vais vous donner juste, peut-être, une comparaison. Donc, si on regarde le Bas-Saint-Laurent, ils ont 16,8 millions, hein...

Mme Boulet: Dans le volet II.

Mme Labossière (Lysanne): ...dans le volet II; nous, on a 1 850 000 \$. Si je compare à une région semblable à nous, Laurentides a 2 350 000 \$. Le Centre-du-Québec a 2 630 000 \$. On a vraiment un territoire

qui est vaste, qui n'est pas bien financé, et, pour cette raison-là, on ne peut pas ajouter, je dirais, des projets qui sont additionnels, là.

Mme Boulet: O.K. Alors, moi, le dernier point, Mme Labossière — je ne sais pas si, Norbert, tu as autre chose, là — je veux juste vous dire que j'ai bien compris qu'il y avait trois conférences régionales et, quand votre président, là, l'a mentionné, là, j'ai pris bonne note de cette requête-là. Soyez assurée qu'on va y porter une attention particulière.

Mme Labossière (Lysanne): Merci beaucoup.

Mme Boulet: Je ne sais pas si, Norbert... Ça va? Alors, M. le Président, nous, ça va, de notre côté.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, Mme la ministre. Alors, M. le critique de l'opposition officielle, M. le député de Beauharnois, justement dans cette merveilleuse région... Excusez-moi, excusez-moi, M. le député de La Prairie. M. le député de La Prairie, on vous écoute.

M. Dubuc: Merci, M. le Président. J'ai bien aimé la madame, tantôt, quand elle disait: C'est vrai que c'est loin, les réunions de CRE, c'est dans le bout de Valleyfield. Vous pourriez vous approcher un petit peu, dans le bout de La Prairie, ce serait moins loin. Puis, à ce moment-là, la 30, on va l'avoir à court terme, ça fait que là ça va aller plus vite pour se rendre à Valleyfield.

Si j'ai bien compris, il y a 15 MRC dans la CRE, puis vous avez trois CRE. C'est-u bien ça, vous avez trois CRE?

Mme Labossière (Lysanne): Oui. Dans la région administrative Montérégie.

M. Dubuc: O.K. Et trois CRE, si je comprends bien — Mme la ministre pourrait peut-être me corriger, là — par CRE, il y a 20 000 \$ par CRE, ça vous représente 60 000 \$. C'est-u ça?

Mme Labossière (Lysanne): Bien, en fait, comme Mme la ministre...

M. Dubuc: Parce que je regardais les sous, là, on regarde les sous.

Mme Boulet: C'est ce qu'ils veulent, Jean, mais à date c'était 20 000 \$ pour une région.

M. Dubuc: Pour les trois CRE. O.K.

Mme Boulet: Mais on comprend, là, qu'il y a un problème.

M. Dubuc: Il y a une écoute à ça, si je comprends bien, de la part de la ministre. C'est sûr que, si on regarde... Je ne sais pas si les MRC, tous les maires, quand ils se rencontrent aux CRE... évaluer les besoins... Parce que c'est toujours des sous, on parle toujours de sous, dans tout ça, puis d'où est-ce qu'on peut aller chercher des revenus, à ce moment-là, pour

arriver et financer ça puis améliorer ça. Je m'imagine, dans les réunions... — je ne suis jamais allé, mon attaché politique est souvent présent pour me représenter — je ne sais pas si les maires s'arrêtent, à ce moment-là, à de quelle façon qu'on pourrait aller chercher des sous. Il y a sûrement à quelque part des solutions qu'on pourrait améliorer pour aller chercher des sous. Un exemple, tant qu'on peut améliorer puis qu'on attire les touristes chez nous, bien, à ce moment-là, il y a de l'argent qui se dépense chez nous, il y a des retours, on parle des garages, le gaz, peu importe, les restaurants, les hôtels, tout ça ensemble. Je ne le sais pas si, à un moment donné, il y a eu des discussions pour essayer de... Compte tenu de l'importance des retombées touristiques, croyez-vous que le milieu touristique est prêt à investir dans l'aménagement du territoire? Si on regarde dans l'ensemble, le touriste, qui a des revenus, il y a des retours en quelque part. Puis c'est sûr que l'assiette de tout ça, à un moment donné, il y a quelqu'un qui faut qui paie, nous, le gouvernement, un autre. Mais, à ce moment-là, eux, le tourisme, qui amène beaucoup de gens, qui attire une clientèle, puis ça fait rouler l'économie, je ne sais pas s'il y a une discussion qui se fait à la MRC. Oui, il y a une discussion?

Mme Labossière (Lysanne): On a justement fait un plan directeur, là, de développement de l'industrie touristique pour l'ensemble de la CRE. On est en train de faire un forum, là, de préparer les discussions avec le milieu. Ce qui ressort de ça, c'est que notre région n'est pas très bien dotée d'aménagements d'accueil. On n'a pas beaucoup d'hôtels, on n'a pas une structure très, très solide en accueil touristique chez nous. Cependant, il y a beaucoup de monde qui circule chez nous. Mais on constate aussi que nos touristes sont plutôt des excursionnistes. On a un peu le mauvais impact, là, d'être si près de Montréal que soit les gens passent tout droit... Donc, nous, on a tout intérêt à tenter de les retenir.

Puis, la réflexion du plan directeur va dans le sens où nous mettrions en place... nous aiderions le milieu à plutôt développer cette industrie-là. Parce que, vous savez, on a une région... Bien, vous le savez, M. Dubuc, on a une région magnifique, on a trois lacs, on a le fleuve. On a vraiment, là, beaucoup de potentiel. Et puis, l'hiver, bien, évidemment, on est aussi très... les motoneigistes circulent chez nous, les quads circulent chez nous aussi beaucoup. Alors, il faut vraiment, là, je pense, prendre l'opportunité qui nous est donnée de commencer à nous concerter, mais on veut faire ça, je dirais, avec beaucoup de rigueur puis aussi avec nos leviers, notre façon de faire. On veut vraiment, je pense, là, mettre la main à la pâte, mais sans nécessairement imposer au milieu quoi que ce soit.

M. Dubuc: Ça répond à ma question, merci.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de La Prairie. Alors, je cède maintenant la parole au député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Bonjour, Mme Labossière, c'est un plaisir de se retrouver et de vous revoir ici, à Québec. On a toujours le plaisir

de travailler ensemble, c'est toujours des moments agréables.

Mme Labossière, lorsque Mme la ministre vous disait qu'elle avait l'impression que, dans notre coin, on assistait à la naissance d'une nouvelle région, est-ce que je dois comprendre que l'ensemble des députés, les préfets, les maires, on va tous se concerter pour créer une nouvelle région administrative?

Mme Labossière (Lysanne): C'est à souhaiter.

M. Deslières: Bon. Voilà! Voilà, M. le député de La Prairie.

Le Président (M. Pinard): Il y a des messages politiques qui passent.

M. Deslières: C'est ce que je voulais comprendre. C'est merveilleux.

Une voix: ...

Mme Labossière (Lysanne): Bien, voilà, c'est un très bon exemple, la Mauricie et le Centre-du-Québec.

● (19 heures) ●

M. Deslières: Alors, M. le Président, Mme Labossière, dans votre mémoire, deux ou trois éléments, là, vous nous dites: «Pour favoriser la participation du milieu agricole, les droits de passage devraient permettre aux agriculteurs d'obtenir des crédits d'impôt pour le développement récréotouristique, des crédits de taxes foncières ou autres subventions spéciales.» Et je remarque que, dans plusieurs clubs, là, ça revient. Ça revient pour le monde agricole, les conséquences, parce qu'on passe beaucoup sur les terres agricoles pour les réseaux de quad et de motoneige. Et, aujourd'hui, j'ai écouté plusieurs mémoires qui nous ont apporté, tout au long de la journée, différents moyens de financement pour financer les sentiers, le développement, l'entretien, etc. Est-ce que vous croyez que ces droits de passage, ce serait facilité en leur accordant ces crédits d'impôt? C'est ça que vous me dites? Il y a des difficultés, là, il y a des difficultés importantes, majeures, et que les négociations sont lourdes, sont parfois lancinantes, et tout ça, et, si on...

Mme Labossière (Lysanne): En zones agricoles non cultivables. C'est certainement sur de petites étendues, parce que... Je ne peux pas vous donner de précisions, M. le député, sur ces questions-là.

M. Deslières: Des terres en friche, ces choses-là. On est en terres agricoles, en territoire agricole, sauf que ce n'est pas...

Mme Labossière (Lysanne): En zonage agricole...

M. Deslières: En zonage agricole?

Mme Labossière (Lysanne): ...mais pas cultivé.

M. Deslières: Une autre question, on parle de sécurité, on parle de distance, là, sur les routes, on parle de 500, que la distance — c'est 500 — établie dans la

législation actuelle est sous-évaluée. Alors, vous la porteriez à quel niveau?

Mme Labossière (Lysanne): Bien, il y a eu une suggestion, dans le document, de porter ça à 1 km. Dans la région, effectivement ça nécessite de rallonger cette distance-là, parce que, un exemple, pour traverser le fleuve, il faut passer sur un pont; le pont, le passage est toléré sur le pont, mais évidemment c'est plus long que 500 m. Il y a aussi le passage des autoroutes. Ça aussi, c'est plus long forcément que 500 m.

M. Deslières: Je vais vous aider: Est-ce que le 1 km viendrait répondre à vos préoccupations, ou si c'est plus étendu que 1 km?

Mme Labossière (Lysanne): Techniquement, je crois que c'est certainement plus favorable, mais je ne peux pas répondre plus précisément, là, sur le plan technique. Je suis désolée.

M. Deslières: Les travaux, vous n'êtes pas rendus là dans l'ensemble de vos travaux.

Mme Labossière (Lysanne): Non.

M. Deslières: Dernière question, M. le Président. Mme Labossière, dans la conclusion, dernière page, il y a une phrase qui a attiré mon attention, la dernière: «Plus particulièrement, les orientations liées au financement et aux dispositions législatives qui permettraient d'assurer la pérennité des réseaux interrégionaux soulèvent chez nous de sérieuses réserves.» Des réserves, mais elles sont sérieuses. Expliquez-moi ça, s'il vous plaît.

Mme Labossière (Lysanne): En fait, c'est ça, c'est qu'on a une grande région qui est encore à se négocier, hein? Si on reste dans une région administrative comme nous sommes, il faut faire des ententes, hein, et puis ça, bien ce n'est pas gagné. On sent bien qu'il y a de l'inquiétude de la part des élus, de la part du milieu, dans certains cas, aussi de la part des MRC. Mais voilà, donc, on n'est pas encore rendus à l'étape où on peut dire: On se réjouit, on va faire ça comme ceci et comme cela, mais on veut dire que, les responsabilités, quand on sera rendus à les comprendre, à les connaître, bien on pourra prendre position. On ne veut pas se faire donner ou débarquer n'importe quelle obligation dans ce dossier-là. Alors, je ne sais pas si je réponds à votre question?

M. Deslières: Nonobstant, là, le processus qui va suivre cette consultation, est-ce que la région va se mettre immédiatement au travail pour créer cette fameuse table de concertation, sans attendre, là? Parce qu'il y a d'autres régions, là, qui ont déjà commencé. Il y en a que ça fait trois, quatre, cinq ans. Est-ce que la région va se mettre tout de suite au travail pour mettre sur pied cette table de concertation là? Parce que je pense qu'on a un peu de retard, là, aussi.

Mme Labossière (Lysanne): Oui, tout à fait, tout à fait, quoiqu'on a eu l'occasion d'échanger avec certains clubs, mais effectivement on a du retard, et puis

on souhaite pouvoir amorcer le travail. Bien entendu, il va falloir rassembler les élus vers le même intérêt, rassembler aussi les MRC, là, vers cet intérêt-là. Donc, tout est à faire.

M. Deslières: On va les faire venir à Québec.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Moi, je vais vous parler un peu des agriculteurs, parce que je suis un agriculteur. Moi, quand je vois les crédits d'impôt puis que les propriétaires devraient bénéficier d'un droit de circuler dans les sentiers, je ne pense pas. Moi, dans mon coin de pays en tout cas, ce n'est pas ça que les agriculteurs veulent avoir, des sentiers autant de skidoos, là, que de tout-terrains. C'est qu'ils sont responsables, et vous savez que, quand les gens se promènent dans le sentier, surtout l'hiver, ils ne peuvent pas aller avec un tout-terrain ou un skidoo en dehors de la piste, parce que ce n'est pas des machines qui sont faites pour se promener en dehors de la piste, mais, si vous amenez ça l'été, les pistes de tout-terrains, l'été, les quads, c'est des tout-terrains, ça va partout. Ce que les agriculteurs n'aiment pas, c'est que souvent les gens arrivent puis ils s'en vont sur leurs fermes, ils s'en vont dans leurs cabanes à sucre, ils s'en vont partout, ils vont visiter. C'est un tout-terrain qu'ils ont dans les mains, ils peuvent aller partout. Alors, quand ils se promènent sur leurs fermes, s'ils tombent dans un ruisseau, s'ils frappent une roche, une broche, c'est l'agriculteur qui est responsable, et c'est ça qui fait peur à... c'est ça que l'UPA et les agriculteurs... Ils ne veulent pas avoir cette responsabilité-là. Puis, quand tu as un accident, quand quelqu'un a un accident chez vous, sur ta ferme, veux-tu pas, c'est toi qui es responsable.

Alors, c'est ce bout-là que l'UPA et les agriculteurs ont beaucoup de difficultés à permettre, là. Quand on est en hiver et puis que les gens suivent les sentiers, c'est beaucoup plus facile. L'été, c'est un autre problème. Alors, c'est surtout... la réticence des agriculteurs, elle est là. Je ne pense pas qu'ils ont besoin de cadeaux, puis ils n'ont pas besoin de crédits d'impôt, ils n'en ont pas besoin de toute façon.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. le député de Beauce-Nord, pour votre question, et je remercie Mme Labossière de s'être présentée devant les membres de la commission. Elle a su enrichir par ses propos le travail des députés. Alors, merci beaucoup, madame. Et j'inviterais immédiatement le Centre québécois du droit de l'environnement, représenté par Me Jean-François Girard et Me Marc Turgeon, de bien vouloir se présenter, s'il vous plaît.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): Alors, messieurs, plus cordiale bienvenue. Nous sommes heureux de vous revoir au niveau de la commission, soit de l'environnement ou du transport. Alors, nous avons distribué votre mémoire aux membres de la commission. Alors, je vous prierais de bien vouloir vous présenter, présenter votre

collègue, pour fins d'enregistrement. Et vous connaissez les règles: 15 minutes de présentation, par la suite dialogue avec les membres de la commission.

Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE)

M. Girard (Jean-François): Parfait. Merci, M. le Président. Alors, Mme la ministre, Mme Boulet, MM. Mmes membres de la commission parlementaire, nous vous remercions de nous accueillir et de nous entendre ce soir. Je suis Jean-François Girard, avocat et biologiste, président du Centre québécois du droit de l'environnement, et je suis accompagné de Me Marc Turgeon, qui est coordonnateur et chargé de projet au CQDE.

Le Centre québécois du droit de l'environnement, comme son nom l'indique, est un organisme qui s'intéresse aux questions juridiques liées aux problématiques environnementales. Même si plusieurs éléments juridiques auraient mérité nos commentaires et notre attention dans le cadre de cette commission parlementaire, ce soir, nous allons vous entretenir essentiellement du rôle de l'article 976 du Code civil du Québec et de son importance dans l'internalisation des coûts environnementaux. Évidemment, nous vous invitons à lire notre mémoire, qui à certains égards est plus complet que les propos dont nous pourrions vous entretenir dans ce cours résumé, ce soir.

Vous me permettrez de présenter, Mme Boulet, brièvement l'organisme que je représente. Depuis maintenant 15 ans, le centre joue un rôle actif au sein de la société québécoise en intervenant dans les débats environnementaux importants qui animent l'actualité. Notamment, le CQDE participe aux consultations gouvernementales portant sur diverses réformes législatives et réglementaires. Cette implication a donné lieu à plus d'une quarantaine de mémoires et d'analyses juridiques à l'attention de commissions parlementaires, du Sénat et des ministres concernés.

Le Centre québécois du droit de l'environnement s'est donné pour mission de promouvoir les outils juridiques et les pratiques environnementales responsables. Dans l'intérêt collectif, il privilégie le développement de modes de gestion de l'environnement qui placent l'action citoyenne au cœur des mécanismes de protection de la qualité de nos milieux de vie.

Dans un pays qui «n'est pas un pays mais l'hiver», les activités récréotouristiques hivernales occupent nécessairement une large place. Le Québec, avec ses grands espaces et sa nature, mise d'ailleurs sur ces atouts pour vendre ses charmes aux Québécois et sur la scène internationale.

● (19 h 10) ●

À ce chapitre, les activités motorisées, motoneiges, quatre-roues et autres véhicules hors route, se taillent la part du lion des attraits hivernaux. Une étude récente dévoilée par le ministère du Tourisme ce 1er mars 2006 démontre que la pratique des activités motorisées hivernales représente des retombées économiques importantes pour les régions du Québec en plus de participer à la création de milliers d'emplois directs ou indirects. Ces résultats dénotent l'importance de ces activités récréotouristiques pour la vitalité économique de plusieurs régions du Québec.

Mais, à l'heure du développement durable tel que mis de l'avant par le projet de loi n° 118 du gouvernement, les retombées économiques ne peuvent plus à elles seules justifier le maintien d'activités qui par ailleurs génèrent également des externalités environnementales importantes. Nul ne peut nier que la pratique des véhicules hors route entraîne en effet tout un lot d'inconvénients et de nuisances: bruit, odeurs, rejet de contaminants. De plus, le passage fréquent de ces véhicules peut entraîner une gêne constituant de véritables inconvénients dans certaines collectivités, permettant à certains égards de questionner l'acceptabilité sociale de ces activités.

Le gouvernement se propose donc d'adopter certaines mesures susceptibles d'atténuer les impacts négatifs découlant de ces activités et permettant, par le fait même, d'en assurer le maintien et la pérennité. Par le présent mémoire, le Centre québécois du droit de l'environnement désire commenter certaines des mesures préconisées par le gouvernement, à savoir, un, la question de la prévention des conflits d'usage par l'imposition de normes d'aménagement de sentiers et l'encadrement de la pratique des VHR; et, deux, la question de l'abolition des droits de poursuite pour inconvénients de voisinage, bruit et odeurs.

Il est de l'essence du droit de n'intervenir que là où surgissent les conflits d'usage. Or, on assiste peu à peu à l'émergence de conflits d'usage liés à la circulation des véhicules hors route au Québec. En fait, cette activité est à certains égards victime de son succès: si de plus en plus d'adeptes s'adonnent à la pratique de la motoneige ou du quad, d'autres se disent victimes d'une atteinte à la quiétude de leur milieu de vie. Ce qui est alors disputé, c'est un droit à la jouissance d'un certain environnement. Pour les uns, c'est le droit à un environnement silencieux, du moins en partie, et à l'absence d'odeurs désagréables. Pour les autres, c'est le droit à la pratique de cette activité récréotouristique et le droit aux bénéfices des retombées économiques qui en découlent.

Le droit répond généralement en réaction aux conflits d'usage. Par diverses mesures législatives, réglementaires ou administratives, le législateur tente alors de prévenir les conflits d'usage et, le cas échéant, arbitrer les conflits d'usage. Les propositions avancées par le document d'orientation aux fins de la présente commission parlementaire visent justement à prévenir les conflits d'usage notamment par l'introduction de nouvelles normes d'aménagement des sentiers et l'encadrement de la pratique de la motoneige et du quad. Du même souffle, il est cependant proposé de retirer aux citoyens souffrant des troubles de voisinage le droit de s'en plaindre devant un tribunal en application de l'article 976 du Code civil du Québec.

En fait, plusieurs mesures proposées par le gouvernement sont susceptibles d'avoir une incidence heureuse sur la prévention des conflits d'usage liés à la pratique des véhicules hors route. Ainsi, le CQDE accueille favorablement les propositions suivantes: la création de tables de concertation régionales, le respect de règles d'aménagement des sentiers, de normes environnementales et de distances séparatrices, l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement et l'interdiction de vendre de tels équipements, le

resserrement des limites de vitesse sur les sentiers et la création de patrouilles spéciales chargées d'assurer une meilleure application de la Loi sur les véhicules hors route. Bref, le CQDE accueille favorablement cet ensemble de mesures qui, croyons-nous, sont effectivement susceptibles de mitiger efficacement les impacts négatifs découlant de la circulation de véhicules hors route sur les sentiers et ainsi prévenir certains conflits d'usage.

Le document d'orientation expose, à sa page 13: «Dans un contexte où la pratique des véhicules hors route sera davantage encadrée pour respecter la quiétude des riverains, une proposition d'amendement législatif sera faite afin de protéger les réseaux interrégionaux contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés [aux odeurs ou au bruit].»

Cette mesure a déjà été mise de l'avant temporairement par la Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route, en 2004. Si le CQDE n'avait pas jugé bon d'intervenir à cette époque, justement en raison de son caractère temporaire, c'est avec force que nous dénonçons aujourd'hui cette proposition de suspendre les droits civiques de certains citoyens.

Tout d'abord, les raisons présentées pour justifier une telle mesure nous apparaissent être en flagrante contradiction avec les principes du développement durable. Le document d'orientation indique: «Cette mesure est nécessaire pour assurer le lien interrégional du réseau, pour préserver les investissements des différents paliers gouvernementaux et [les] fédérations pour aménager ou réaménager les sentiers, et pour maintenir les retombées économiques générées par les VHR dans les régions.»

Et vlan! pour les volets social et environnemental du développement durable. À l'heure du développement durable et alors qu'un projet de loi est actuellement à l'étude à ce sujet, le projet de loi n° 118, il est pour le moins inquiétant que les seuls arguments soulevés pour justifier une telle mesure d'exception soient de nature économique.

Faut-il rappeler la définition du développement durable telle qu'on la trouve à l'article 2 du projet de loi n° 118 et qui dispose expressément que ce concept s'appuie «sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement»? Nous insistons sur le caractère indissociable des trois dimensions du développement durable et nous déplorons le fait que la seule dimension économique soit prise en compte dans le cas qui nous occupe ici.

Le Plan de développement durable du Québec a mis en exergue que choisir le développement durable implique une manière différente de penser, d'agir et d'interagir. Il est malheureux de constater que cette proposition d'abolir certains droits civiques reproduit une manière de promouvoir un développement strictement économique que nous croyions révolue.

En abolissant le droit de poursuivre des citoyens, le gouvernement s'apprête ainsi à aller à l'encontre d'au moins un autre principe prévu à la Loi sur le développement durable, le principe pollueur-payeur qui veut que «les personnes qui génèrent de la

pollution ou dont les actions dégradent autrement l'environnement doivent assumer leur part des coûts des mesures de prévention, de réduction et de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et à la lutte contre celles-ci».

«Le temps du monde fini commence», ce qui fait dire au Pr Thunis que «le temps des ressources finies commence et avec lui sans doute le temps de la responsabilité». La circulation des véhicules hors route et le lot des inconvénients qui en découlent dans des environnements de villégiature où d'autres aspirent au calme et à la tranquillité illustrent bien cette réalité qui est maintenant la nôtre. L'environnement a un prix qui doit nécessairement être supporté par quelqu'un. Partout les mêmes problèmes se posent et partout les mêmes hésitations se manifestent, en raison notamment de l'impact économique de la question.

En prétendant abolir le droit de certains citoyens de poursuivre pour troubles de voisinage dans les cas où cela s'y prête, le gouvernement s'apprête à répondre sans équivoque à cette question. Ceux qui paieront dorénavant, ce sont les citoyens riverains des sentiers de véhicules hors route, qui subissent les externalités. On consacrerait ainsi une fois de plus le droit de polluer des uns au profit du développement strictement économique, qui n'a rien de durable puisqu'on force l'évacuation des volets environnemental et social. Or, la responsabilité civile joue un important rôle d'internalisation des coûts environnementaux et d'arbitrage des conflits d'usage quand les autres mesures législatives n'ont pas réussi à les prévenir. À ce titre, l'article 976 du Code civil du Québec constitue l'un des piliers de la responsabilité civile dans les affaires de pollution de l'environnement.

Depuis l'époque romaine, la sanction des troubles de voisinage constitue une mesure efficace de contrôle des activités polluantes et d'internalisation des coûts environnementaux, qui autrement seraient restés des externalités, surtout à une époque où il n'existait pas de loi traitant spécifiquement de la protection de l'environnement. En fait, dès le début de la révolution industrielle, nombreuses furent les causes portées devant les tribunaux où un citoyen se plaignait que la nouvelle industrie installée près de sa résidence pollueait son environnement. Dans de nombreux cas, les tribunaux ont alors sanctionné le trouble de voisinage et exigé la cessation de la pollution.

Mais cela, c'était sans compter sur les pouvoirs étatiques, qui ne l'entendaient pas ainsi. Peut-on croire qu'au nom de la création d'emplois et du développement de l'économie régionale les citoyens de la région de Rouyn-Noranda n'ont pu, pendant de nombreuses années, tenter de recours en injonction contre les compagnies minières ni réclamer de dommages et intérêts en raison des gaz et fumées délétères produits au cours des opérations d'une usine de fonte? Le législateur québécois, dans sa grande sagesse, avait en effet modifié la Loi sur les mines de l'époque afin d'empêcher de tels recours. Pourtant, pendant toutes ces années, des citoyens ont été contaminés à l'anhydride sulfureux.

Il est inquiétant de constater que c'est aujourd'hui les mêmes arguments que l'on nous sert pour justifier le fait que l'on songe à abolir les droits de poursuivre en raison de troubles de voisinage. Il n'y a qu'à lire le texte du communiqué de presse du

1er mars 2006 pour constater que la création d'emplois et les retombées économiques générées par une activité sont les seuls critères pris en compte. Dès lors, il n'y a qu'un pas à franchir pour prétendre abolir des droits civiques, puisque cette mesure devient nécessaire pour préserver les investissements des différents paliers gouvernementaux et des fédérations et pour maintenir les retombées économiques générées par des VHR dans les régions.

Ce raisonnement captieux a conduit plus d'une fois les autorités étatiques à la spoliation de l'environnement au profit de l'industrie et du développement économique à tous crins. L'histoire législative post-révolution industrielle recèle ainsi plusieurs exemples où sciemment un législateur a suspendu les droits de poursuivre pour les inconvénients de voisinage. Je vous citerai un exemple, c'est l'histoire de l'affaire KVP, en Ontario.

• (19 h 20) •

Au début des années trente, la compagnie KVP exerçait des activités industrielles qui polluaient la rivière Spanish, en Ontario. C'est pourquoi quelques pourvoyeurs, dont un nommé McKye, ou McKie, intentent un recours en injonction contre la compagnie pour l'empêcher de polluer la rivière Spanish. Le débat judiciaire se rend jusqu'à la Cour suprême, et celle-ci confirme les tribunaux de première instance qui avaient accordé une telle ordonnance en refusant de prendre en considération les répercussions que ce recours pouvait avoir sur l'économie de la région.

Le gouvernement de l'Ontario avait bien tenté d'empêcher l'injonction en modifiant, dès 1949, la Loi sur l'aménagement des lacs et des rivières pour permettre à un tribunal de refuser d'accorder une injonction après avoir pris en compte l'importance de l'exploitation de l'usine pour la municipalité dans laquelle elle exerce ses activités ainsi que les bénéfices qu'une telle exploitation confère aux habitants de cette localité. Mais autant la Cour d'appel de l'Ontario que la Cour suprême refusèrent d'appliquer rétroactivement cette modification de l'affaire KVP.

Aussi, le gouvernement ontarien, devant cette décision-là, n'eut d'autre choix que d'adopter une loi pour annuler directement l'injonction accordée par la Cour suprême du Canada. En vertu de cette loi, seulement un recours en dommages et intérêts pouvait être accueilli dans l'avenir contre la société KVP. Le gouvernement justifia sa législation en affirmant que le problème de la pollution de l'eau ne pouvait être résolu par des injonctions qui pouvaient être très préjudiciables à l'intérêt public. KVP vendit son usine quelques années plus tard, abandonnant aux citoyens une rivière polluée, que les propriétaires successifs des installations ont maintes fois promis de dépolluer, ce qui ne fut pas entamé sans solliciter la participation financière, bien sûr, du gouvernement de l'Ontario. Il fallut donc attendre la fin des années soixante pour comprendre que les activités polluantes ne génèrent pas que des retombées économiques — je vais en laisser deux; que des retombées économiques — mais qu'elles engendrent également des coûts environnementaux.

En fait, sur l'article 976, la loi ne dit pas quels sont les actes de tolérance, mais les usages de la vie journalière les font assez connaître. L'article 976

sanctionne l'exercice antisocial ou anormal d'un fond voisin. Et il y a loin de la coupe aux lèvres pour convaincre un tribunal de l'existence d'un trouble de voisinage suffisamment sérieux pour justifier une intervention judiciaire. Le professeur Thunis fait remarquer le caractère assez pragmatique des décisions des tribunaux. Aussi, nous demandons-nous: Qu'a-t-on à craindre le législateur de l'application de l'article 976 à la pratique des véhicules hors route? Les mesures proposées portent en elles-mêmes les balises qui devraient guider un tribunal dans la détermination de ce que constitue un trouble de voisinage. Ainsi, la circulation des véhicules hors route à la vitesse permise et dont les silencieux ne sont pas modifiés, sur un sentier respectant ces normes d'aménagement et environnementales, ne devrait pas engendrer d'inconvénients anormaux dépassant la limite de ce qui est acceptable suivant la nature des fonds, leur situation et les usages locaux.

Ceci étant exposé — et je conclus — nous sommes d'avis que, dans un tel contexte policé, il y aurait peu à craindre des troubles de voisinage. Par conséquent, le Centre québécois du droit de l'environnement ne formule expressément qu'une seule recommandation dans le cadre du présent mémoire, soit celle de ne créer aucun régime d'exception à l'article 976 dans le cas de la circulation des véhicules hors route. En effet, quand tous les mécanismes de prévention des conflits d'usage ont échoué, l'article 976 constitue le dernier rempart des citoyens lésés. De plus, l'article 976 constitue un important moyen d'internalisation des coûts environnementaux afin... écoutez, il me reste trois lignes...

Le Président (M. Pinard): Oui, mais, écoutez, moi, là, j'ai outrepassé déjà de deux minutes.

M. Girard (Jean-François): D'accord.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. Girard, et je suis persuadé que, vos trois lignes, vous allez être en mesure de nous les repasser lors de nos échanges avec les collègues.

M. Girard (Jean-François): Comptez sur moi.

Le Président (M. Pinard): Alors, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, M. Girard, et ça me fait plaisir, là, de vous souhaiter la bienvenue à la commission parlementaire. Je vais soulever deux points, M. Girard, parce qu'essentiellement votre mémoire repose sur la protection balisée. Vous dites, à la page 5... bon, vous dites que cette mesure... En fait, je veux juste vous expliquer, M. Girard, là... Puis malheureusement vous n'avez pas été là lors des consultations qu'on a faites à travers la province, où la grande majorité des intervenants de toutes les régions du Québec nous ont dit: Si on n'a pas de protection, les sentiers vont fermer.

Alors, la première raison pour la protection balisée, c'est... Évidemment, il y a les liens inter-régionaux, il y a les investissements, mais la première raison qui a justifié le choix ou cette piste de solution là

que nous proposons, c'est pour prévenir la fermeture des sentiers, parce que les MRC ne pourront plus s'assurer contre d'éventuels... Ils ne pourront plus s'assurer tout court, les compagnies d'assurance ne les assurent plus. Et le précédent gouvernement avait même pris parti à l'époque et avait assumé la responsabilité civile de ces sentiers sur les emprises ferroviaires désaffectées, à l'époque, parce que les MRC ne pouvaient plus s'assurer.

Alors, la problématique, c'est que, si on a une fermeture de sentiers, si on coupe les liens inter-régionaux et que les motoneiges ou les véhicules hors route se mettent à circuler de façon anarchique sur l'ensemble du territoire, je peux vous dire que, vous, à l'environnement, vous allez être encore pas mal plus malheureux. Alors, la première des raisons, c'était ça, pour éviter la fermeture des sentiers, la circulation anarchique, pour que les gens se promènent partout sur des sentiers non balisés, sur des milieux fragiles, sur des zones qu'on doit protéger. Et, quand les gens se promènent partout, c'est là qu'il y a des accidents. Le deux tiers des accidents de motoneige, à chaque année, se produisent quand les gens sortent des sentiers balisés, parce qu'on n'a pas de surveillance, on n'a pas d'entretien, on n'a pas d'encadrement. Alors, c'est la première raison.

Et, si vous avez une autre façon de prévenir ça, j'aimerais ça que vous me la disiez. Si vous avez un autre moyen, là, de m'assurer qu'il n'y a pas une MRC qui va fermer demain matin ses sentiers parce qu'elle craint un recours collectif, là, dites-moi-le, là, ça va tous nous faire plaisir, toute l'équipe qu'on est ici, là, parce que ça fait un an qu'on cherche des solutions. Alors, si vous en avez, vous, là, une solution miraculeuse qui va permettre que tout le monde va garder ses sentiers ouverts puis il n'y aura plus de crainte au Québec qu'il y ait des recours collectifs, là, bien j'aimerais ça l'entendre.

M. Girard (Jean-François): Je pense qu'il n'existe pas de solution miraculeuse, Mme la ministre, et c'est pourquoi le CQDE appuie la mise en oeuvre des différentes mesures selon lesquelles les sentiers faisant partie des réseaux interrégionaux seront reconnus par le gouvernement. Ces réseaux pourraient par ailleurs être modifiés selon les recommandations des tables de concertation.

On appuie également le fait que les citoyens riverains, les groupes environnementaux vont participer aux tables de concertation. On pense que les sentiers qui respectent les règles d'aménagement, notamment en matière d'environnement et les distances séparatrices... et on pense que les mesures de contrôle de l'encadrement de la pratique, c'est-à-dire les mesures de contrôle de la vitesse, les mesures de... empêcher la vente et l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement sont toutes des mesures qui permettent d'agir en prévention des conflits d'usage. Et c'est là que réside ce mécanisme pour faire en sorte que...

En principe, il ne devrait pas y en avoir, de conflits d'usage. Cependant, pour les rares cas qui pourraient passer à travers les mailles du filet, nous pensons, au CQDE, qu'il n'y a pas lieu d'abolir certains droits civiques des citoyens en interdisant les recours en vertu de l'article 976. Lorsqu'on aura mis en place toutes

ces mesures de prévention des conflits d'usage, si jamais il y en avait d'autres, laissons les citoyens intervenir devant un tribunal et laissons ces tribunaux-là, qui sont des forums impartiaux, déterminer s'il y a véritablement troubles de voisinage ou non.

Et, je le disais, il y a loin de la coupe aux lèvres, parce que, lorsqu'on étudie l'affaire du lac Mercier, lorsqu'on étudie l'affaire du Petit Train du Nord... premièrement, il n'y a pas une énormité de causes qui sont portées devant les tribunaux en matière de troubles de voisinage pour les sentiers de VHR. Et l'ampleur de la preuve présentée dans le cadre du Petit Train du Nord, elle est impressionnante quant aux préjudices qui étaient subis, aux externalités qui étaient subies par les citoyens riverains du sentier. Alors, nous, on dit: Il n'y en a pas, de solution miracle, mais, lorsque le gouvernement aura agi de façon adéquate en prévention des conflits d'usage, s'il y en avait encore, laissons les tribunaux impartiaux arbitrer ces conflits d'usage là et déterminer les droits des protagonistes.

Le Président (M. Pinard): Mme la ministre.

Mme Boulet: M. Girard, on agit en prévention, puis je pense que toutes les mesures qu'on a mises en place, le resserrement des règles, que ce soit la vente des silencieux modifiés, l'interdiction de la circulation des silencieux modifiés, tout ce qu'on a mis en place, le respect des zones, des normes environnementales, des distances séparatrices, toutes ces choses-là, quand on dit: On veut mettre en place un comité, une table régionale pour déplacer les sentiers problématiques, conflictuels, où il y a des difficultés de cohabitation, on veut les déplacer, mais, quand même qu'on mettrait tout ça — puis c'est beaucoup, beaucoup de prévention, parce que ces éléments-là vont s'additionner, alors un plus un, plus un, plus un, là, ça va finir par améliorer de façon générale la condition — quand même qu'on mettrait tout ça en place, on n'a pas de garantie, et il n'y a pas une MRC à l'heure actuelle qui est capable de s'assurer si elle n'a pas cette protection-là contre les recours collectifs.

● (19 h 30) ●

Alors, de façon inévitable, si on n'est pas capables de garantir aux MRC cette protection balisée là pour un minimum de sentiers, un sentier qui relie les régions les unes entre les autres... On n'a pas parlé d'une protection sur les 33 000 ou sur les 50 000 km de sentiers, mais, si on n'a pas au moins cette protection-là sur notre sentier de base, les compagnies d'assurance ont déjà avisé actuellement les MRC qu'elles ne seraient pas assurées.

Alors, la prévention, c'est une chose, mais est-ce que la prévention garantit à 100 % qu'il n'y aura pas de recours collectifs? Non. Alors, c'est là. S'il y a 2 % de risque, s'il y en a 3 %, s'il y en a 10 % de risque, bien les compagnies d'assurance ont déjà averti les MRC qu'ils ne prendront pas ce risque-là, et ils ne les assureront pas. Alors, j'aimerais ça vous entendre là-dessus.

Le Président (M. Pinard): Me Turgeon.

M. Turgeon (Marc): Bien, en fait, Mme la ministre, je vais essayer de vous broder quelque chose

là-dessus. Moi, ce que je retiens de votre commentaire — puis que je ne discute pas sur le fond, il est véridique — c'est toute la question de l'acceptabilité sociale.

Mme Boulet: Je comprends ça, votre argument là-dessus.

M. Turgeon (Marc): Et, si vous n'avez pas... si le citoyen n'a pas de porte de sortie autre, qu'est-ce qu'il va faire? S'il n'a pas le tribunal qui est impartial, qui...

Mme Boulet: Mais...

M. Turgeon (Marc): Je vais juste terminer mon idée, si vous permettez.

Mme Boulet: Oui.

M. Turgeon (Marc): Donc, le tribunal, qui est impartial, qui applique les lois sans regarder qui est devant lui, il regarde la meilleure preuve, si les preuves... il rend un jugement. En fait, je vous dirai, puis c'est peut-être parce que je suis de l'autre... je suis du côté juridique, je vous dirai que souvent c'est plus facile pour le policier que le tribunal prenne une décision. Il va prendre une décision, voir si la preuve est rendue. Si le citoyen n'a pas ça, s'il n'est pas capable de faire valoir ses droits, il n'accepte pas socialement où il est, il fait quoi, le citoyen? Il va poser des bombes la nuit — là, je caricature — il change de MRC, il fait tomber les prix des maisons? Il fait quoi, le citoyen? Il faut que le citoyen puisse avoir, au niveau d'acceptation sociale...

Si vous me dites qu'il y a un danger que, sur l'ensemble du territoire, de toute façon, ça ne passe pas le premier «screen», pour employer un bon français, puis qu'on va se ramasser devant plein de recours collectifs, bien, moi, je vous dirai juste que la motoneige n'est pas acceptée au Québec, ou le quad n'est pas accepté au Québec, et posons-nous la question, ce que ça veut dire, sinon il va y avoir une forme d'aliénation du citoyen, et je ne suis pas sûr qu'aucun gouvernement veut ça, aucun tribunal puis aucun juriste veut voir cette aliénation-là du citoyen. Il faut lui permettre de dire que les règles vont s'appliquer et que, si jamais ça ne s'applique pas, il y aura toujours un recours civil, qui a toujours été là, qui est là depuis les Romains.

Notre droit civil est construit sur ce recours-là, sur le voisinage. Vous savez, tout commence par le voisinage. La communauté, c'est le voisinage; l'usage, c'est le voisinage. Alors, je ne sais pas, je me dis que... je craindrais, à ce moment-là, qu'il y ait un dérapage assez important dans certaines régions.

Le Président (M. Pinard): Mme la ministre.

Mme Boulet: De toute façon, on ne se rejoindra jamais sur cette idée-là, alors je vais vous émettre une autre opinion. Le citoyen, tout ce qu'on fait là, là, toutes les mesures qu'on apporte, là, c'est pour resserrer de façon plus rigoureuse, pour encadrer de façon plus stricte la pratique des véhicules hors route, puis on le fait pour que la vie, la cohabitation soit plus harmonieuse pour les riverains. Alors, ce sont toutes des

mesures qui vont s'additionner et qui vont faciliter ou qui vont améliorer cette cohabitation-là.

Le citoyen, il va être invité à la table de concertation. Ce qu'on espère, c'est d'être capable d'être en prévention des conflits. S'il y a un tronçon problématique, on a dit qu'on financerait le déplacement des sentiers problématiques, des tronçons. C'est la première fois qu'un gouvernement s'engage à déplacer des tronçons où il y a des sources de conflits entre l'utilisateur et le riverain. Alors, on veut agir avant, en prévention.

Mais on vous dit que, si on n'a pas cette protection-là, cette garantie-là, les sentiers vont fermer. Puis là je peux-tu vous dire que, votre environnement, là, il va y en avoir beaucoup, de gens qui ne seront pas heureux, parce que les motoneiges puis les VTT vont se promener partout, partout. Si je n'ai plus de sentiers balisés, moi, si je n'ai plus de sentiers, là, qui sont entretenus, qui sont surveillés, puis que les gens se promènent partout, pensez-vous que je suis gagnante dans ma solution finale?

Le Président (M. Pinard): Alors, Me...

Mme Boulet: Ce n'est pas parfait. Je comprends, vous êtes des avocats. Je ne vous dis pas que c'est parfait, je ne vous dis pas que, dans un monde idéal, que c'est la meilleure des solutions, mais c'est celle qu'on a trouvée qui répond le mieux et qui va nous permettre d'atteindre cet objectif-là d'une cohabitation harmonieuse.

Et on n'a pas fait que ça. Si on avait fait que ça, je vous dirais: Vous avez totalement raison. Mais on a encadré cette protection-là d'un ensemble de mesures. Et on n'a pas pris parti, là, plus pour l'un que pour l'autre, parce que l'autre, là, il y a plein d'engagements qu'il va devoir respecter dorénavant.

Le Président (M. Pinard): Me...

Mme Boulet: Alors, on n'a pas fait... on n'a pas pris cette mesure-là seule, on l'a accompagnée de plein, plein, plein de choses qui vont resserrer la pratique des véhicules hors route au Québec. Alors, je pense qu'il faut le voir comme étant un complément, un complément indissociable qui, dans le contexte, nous permet d'assurer l'ouverture des sentiers puis la continuité des liens entre les régions.

Et, si on avait fait ça sur 53 000 km, j'aurais dit: C'est déraisonnable. On a cherché à ramasser tout, minimalement, qu'est-ce qu'on peut avoir, là, qu'on a besoin pour assurer une continuité puis un squelette de base, c'est quoi qu'on a besoin, puis on n'a pris que ça. C'est une protection encadrée, balisée, puis on a fait ce qu'on a pu, là. Mais, comme je vous dis, les pistes de solution, il n'y en a pas... Il n'y a pas de solution miracle. On a essayé de prendre ce qu'on avait avec le contexte et de vous présenter la meilleure des formules, avec toutes les pistes de solution qui sont sur la table. C'est tout.

Le Président (M. Pinard): Commentaire ou réplique, Me Girard?

Girard (Jean-François): Oui. Vous me permettez, Mme la ministre. Vous expliquez le danger de

la circulation anarchique, hors des sentiers balisés, s'il n'y avait pas la mesure... si on ne suspendait pas les droits civiques, à 976. Pourtant, la Loi sur les véhicules hors route va continuer à s'appliquer puis le Règlement sur les motoneiges va continuer à s'appliquer, et, dans les mesures proposées, il va y avoir plus de polices ou de patrouilles sur les sentiers pour s'assurer qu'il n'y aura pas de circulation anarchique. Il y a déjà, dans les mesures proposées, tous les moyens de prévention.

Manifestement, on ne se comprend pas. Mais il est fascinant de constater que... Vous avez, comme gouvernement, cette volonté d'agir efficacement et adéquatement. Mais on ne sera plus là, un jour, puis peut-être que d'autres vont oublier pourquoi on avait agi de telle façon puis quelles étaient ces mesures. Constatons que, dans le cas du Petit Train du Nord, là, et dans la cause qui l'a précédé, du lac Mercier, il est fascinant de constater qu'on a créé une exception pour permettre le passage des véhicules hors route à moins de 30 m des habitations alors que c'était interdit. C'était une mesure de protection...

Une voix: ...

M. Girard (Jean-François): Oui, je le sais, que c'est l'autre bord, mais je veux juste illustrer: nous ne sommes pas éternels comme gouvernement, et peut-être qu'on pourrait se tromper. Et, quand nous nous tromperons, parce qu'on n'est pas infaillibles, il faut permettre au citoyen d'avoir une porte de sortie, mon collègue l'a bien indiqué, d'avoir une porte de sortie où il va pouvoir faire valoir ses droits. Peut-on imaginer qu'à Rouyn-Noranda on était contaminés à l'anhydride sulfureux, mais le gouvernement de l'époque, dans sa grande sagesse, avait dit: Ah, non, on ne poursuivra pas? On est en train de reproduire... on n'apprend pas de nos erreurs, on est en train de reproduire le même schéma.

Mme Boulet: ...déplacer les sentiers, monsieur, on va les déplacer. On ne laissera pas les gens vivre dans cet environnement-là, on va déplacer les sentiers.

Girard (Jean-François): Bien, c'est parfait. Alors, laissez 976 dormir tranquille, il ne sera pas utilisé, mais au moins il va être là en garantie. Lorsque nous, vous, et moi, et les gens de l'autre côté, ne seront plus là pour protéger ce que vous mettez de l'avant, bien il restera 976. Puis, il faut constater que 976 existe depuis le droit romain; je pense qu'il a passé le test du temps. Le trouble de voisinage a passé le test du temps comme mesure de protection adéquate.

Mme Boulet: Je respecte votre position, messieurs, puis c'est correct, ça prend des gens pour protéger l'environnement puis ça en prend pour... Comme je vous dis, nous, on essaie juste de trouver un juste équilibre. Mais je respecte votre position tout à fait et je vous remercie d'être venus nous la présenter en commission parlementaire. Merci beaucoup.

Le Président (M. Pinard): Merci, Mme la ministre. Alors, M. le député de Beauharnois... ou maître... député de Gaspé.

M. Lelièvre: Merci, M. le Président. Je vous écoute et j'aimerais ça vous entendre sur les règles idéales qui devraient être mises en place. Parce qu'on sait qu'effectivement, sur les sentiers, il y a des propositions concernant les distances entre les motoneiges et éventuellement les quads. Et il y a un secteur qu'on oublie, c'est ce qu'on appelle les motocyclettes «trail», là, lorsqu'on s'en va dans le bois, là. Ils vont rentrer dans le bois, ils vont rentrer sur les sentiers de quads. Puis ce n'est pas prévu nulle part là-dedans, je n'en ai pas vu une seule ligne qui en parle.

On sait que, les jeunes, ils vont partir en forêt, ils vont aller s'amuser dans les sentiers, dans toutes les directions. Alors, moi, j'aimerais savoir quelles seront les règles et le suivi de ces règles-là, les règles idéales qu'on pourrait mettre en place pour s'assurer qu'il n'y a pas de problème qui arrive. La ministre nous dit: S'il arrive un problème, on va changer le sentier de place. Mais, avant, au lieu qu'il y ait des problèmes, qu'est-ce qu'on peut faire pour les empêcher, ces problèmes-là? Est-ce que vous avez réfléchi à ça?

Le Président (M. Pinard): Alors, Me...

• (19 h 40) •

M. Turgeon (Marc): Oui. Je vous dirais en fait que ce qui est devant nous comprend des choses intéressantes. La question de concertation, je pense que... Parce que, quand on parle de troubles de voisinage, on parle de communautés, on parle de villages, on parle des fois des voisins, on parle d'une rue sur un bord puis, l'autre, c'est le lac. Donc ça, je pense que, déjà là, de sensibiliser, que tout le monde soit à la même table pour pouvoir se concerter sur les choses, je pense que ça va, on est assez d'accord avec ce qui est présenté là.

Nous, notre point, puis je pense qu'on l'a fait là, je pense qu'on n'aime pas, comme juristes, qu'on... puis on pourra aussi échanger avec vous, on n'aime pas, comme juristes, des pouvoirs d'exception que certains... dans certaines balises, certains citoyens n'ont pas accès à l'ensemble des droits. On trouve ça préjudiciable, au départ. Mais je vous dirais que cette question-là est une question... Il y a des choses de terrain, techniques, que je ne rentrerai pas parce que je ne me sens pas tout à fait à l'aise là-dedans, mais je vous dirais que ça comprend ici une volonté, il y a une volonté très nette, je pense, du législateur de vouloir agir en amont.

Déjà, quand on parle d'amont, on parle de durabilité, on parle de développement durable, même si on pense que, par après, il y a des choses qui se brouillent, selon nous. Mais je vous dirais qu'il n'y a pas de solution. Si jamais effectivement le citoyen, par la concertation, réussit à faire changer le mal de place... Parce qu'effectivement, quand le législateur vient légiférer, c'est qu'il y a une utilisation, il y a un usage, il y a une volonté. Quand on était en 1910, il n'y avait pas beaucoup d'autos, il y avait moins... le code de la route n'était pas très épais; maintenant, il est de plus en plus épais. Moi, je pense que c'est bon de le voir comme ça.

Le conflit d'usage demeure la question fondamentale. Est-ce qu'on peut tout répondre par en amont? Est-ce qu'on va tout répondre par de la concertation, par la volonté financière de déplacer? Nous, on pense: possiblement, c'est souhaitable. Mais,

on revient, selon nous, il faut que le citoyen puisse avoir d'autres façons d'agir si jamais ceux-là ne fonctionnent pas.

M. Lelièvre: Bien, écoutez, sur les sentiers, on nous dit qu'il y a 3 000 bénévoles, il y aura des patrouilles spéciales, il y aura une formation qui serait donnée. Moi, je pense qu'avec les mesures qui sont annoncées, c'est un pas dans la bonne direction. Mais ça demeure des gens qui sont bénévoles, qui ont une formation de quelques jours par année. Et la Sûreté du Québec est présente sur... semble-t-il, est présente sur les parcours.

Mais en même temps on nous a fait comprendre et voir... Aujourd'hui, il y a eu une demande pour augmenter les amendes, là, concernant... pas les agressions, mais la façon dont les motoneigistes ou encore les quadistes se comporteraient à l'égard des personnes qui sont supposées appliquer la loi. Et là on parle beaucoup de la motoneige, mais on n'a pas entendu parler non plus, pour les quads, qu'est-ce qui va... ça va être quoi, la surveillance. On ne le sait pas. Parce qu'on a parlé uniquement des motoneigistes aujourd'hui; les quads viennent en complément. Mais qu'est-ce qui va arriver par la suite avec les quads? Est-ce qu'on a le même réseau de bénévoles partout au Québec? Ça, c'est une question que je me pose, puis je n'ai pas de réponse encore. Puis ça n'a pas été évoqué. On parle de...

Les motoneigistes sont très bien organisés, très bien structurés au niveau de la surveillance. Alors, au niveau des quads, on en a parlé un peu, et je ne sais pas si c'est une préoccupation du gouvernement, mais de s'assurer que, sur les sentiers, il y ait quand même une surveillance adéquate et faire en sorte qu'il n'y a pas de débordements. Il y aura toujours des contrevenants, hein, on le sait, il y a toujours des gens qui font des excès de vitesse. Même si la loi dit: C'est 100, hein...

Une voix: ...

M. Lelièvre: Même des députés qui prennent des fois des rues à l'envers. Ça fait que... Alors...

Une voix: ...as-tu des noms?

M. Lelièvre: Oui.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): S'il vous plaît!

M. Lelièvre: Et pas n'importe laquelle rue, hein, pas n'importe laquelle route. Donc...

Le Président (M. Pinard): S'il vous plaît, non...

M. Lelièvre: Alors, moi, j'aimerais vous entendre là-dessus. Parce qu'on parle principalement de la motoneige, mais l'autre aspect, lorsqu'on est en forêt, puis que les quads vont se promener, puis qu'ils arrivent à côté des chalets ou qu'ils arrivent, bon... des réserves fauniques puis... L'été, ça va bien, là, tous les chemins forestiers sont accessibles, partout. Alors ça, j'ai hâte de voir comment ça va s'organiser, cette surveillance-là. Et

peut-être que le ministre peut répondre; moi, je ne le sais pas.

Une voix: ...

M. Lelièvre: O.K., demain.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. MM. Turgeon et Girard, vous nous interpellez fortement, là, dans votre présentation et vous vous élevez et vous dénoncez fortement — ce que j'ai dit ce matin, moi aussi, je l'ai dénoncé; vous vous élevez — contre la suspension des droits, qui passe d'un caractère temporaire à un caractère permanent. C'est votre affirmation à la page 4. Et de plus vous nous dites: Ça ne s'inscrit nullement, la suspension, dans le cadre des principes du développement durable. Vous en faites toute une démonstration à la page 5, particulièrement à la page 5. Ça nous interpelle, je l'ai dit d'entrée de jeu ce matin.

Il y a là des contradictions importantes, là, de la part du gouvernement, des contradictions importantes. Parce qu'on parle de développement durable, puis ça fout le camp, à un moment donné... L'ensemble de la démarche... Vous ne condamnez pas — je ne veux pas vous faire dire; vous ne condamnez pas l'ensemble de la démarche — mais il y a des aspects importants, des aspects majeurs de la démarche, et tout ça, et, de ce côté-ci, on en prend bonne note, et du caractère permanent.

C'est sûr que là il y a des droits des citoyens qui sont suspendus, et nous allons le débattre demain et dans les prochains jours, et tout ça. Et par la suite, parce qu'il y a là, encore une fois, et je vous rejoins sur ça, un droit fondamental en démocratie, la Charte des droits et libertés des citoyens, il ne peut pas y avoir deux classes de monde, tout ça, et il nous faut trouver des solutions qui font en sorte de respecter ces droits-là.

Je comprends toute la question économique, et tout ça. J'ai parlé avec plusieurs organismes qui représentent... la fédération des quads, etc., tout ça, je comprends tous les aspects économiques, les régions, toute la force de cette industrie-là. Mais je pense qu'il nous faut... Et, si vous avez d'autres lumières, en cours de route, pour nous apporter, pour trouver une solution, je pense que le moment est bien choisi, à travers de votre... Mais, si vous avez d'autre chose, je vous invite à le faire pour éclairer notre lanterne et alimenter notre réflexion.

M. Girard (Jean-François): En fait, ce qu'on a dit... Premièrement, je voudrais préciser: les droits ne seront pas suspendus, ils vont être abolis. «Suspendus», c'est temporaire; «abolis», ça nous apparaît un peu plus définitif et questionnant.

Deuxièmement, est-ce qu'on... Curieusement, on n'est pas tant venus vous parler d'environnement aujourd'hui qu'on est venus vous parler de droit civil. On est venus vous expliquer qu'il existe une institution séculaire qui a fait ses preuves à travers les époques pour protéger et arbitrer des conflits d'usage. Parce que c'est ce dont il est question aujourd'hui, on parle d'arbitrage de conflits d'usage. Et on vous dit: Lorsque toutes les autres mesures auront échoué, cette mesure-là doit demeurer

pour permettre à un tribunal impartial de jauger de l'existence, avérée ou non, de troubles de voisinage.

On n'est pas contre les motoneiges, on n'est pas pour les motoneiges, ce n'est pas de ça qu'on est venus vous entretenir aujourd'hui. On est venus vous entretenir de cette institution-là qui nous apparaît importante. Il nous apparaît fort questionnable de vouloir abolir, sur des considérations qui manifestement, lorsqu'on étudie un tant soit peu l'historique législatif, on l'a répété à plusieurs reprises, avec des effets sinon nuls, sinon désastreux... lorsqu'on a aboli ou on a suspendu des droits civiques de cette nature-là.

Alors, tout ce qu'on vous dit, c'est que, lorsque toutes les mesures... si on les met en application, ces mesures-là, et on les partage, on les appuie, on les souligne, toutes ces mesures-là nous semblent susceptibles de prévenir les conflits d'usage. Et, à ce titre, on vous dit simplement: Laissez dormir l'article 976 où il se trouve, sans y toucher. Nous croyons qu'on n'aura même pas besoin d'aller s'en servir.

Et, dans toute l'histoire, les motoneiges, là, à ma connaissance, ça fait bien plus longtemps que depuis l'avènement du Petit Train du Nord qu'elles circulent sur le territoire, et il n'y a manifestement pas un millier ou une tonne de causes qui traitent des troubles de voisinage en cette matière. Bien au contraire, ça ne semblait pas soulever tant de troubles de voisinage que ça, sauf le jour où le législateur a amoindri la protection de 30 m à proximité des habitations, et avec pour conséquence que, dans ce cas-là, des motoneiges ont passé à moins de 30 m des habitations.

Bien, vous me direz que, dans la cause du Petit Train du Nord, ça allait jusqu'à 100 m, la zone tampon ou touchée, et je serai bien d'accord avec vous. Mais c'est justement, ça illustre que, malgré toute notre bonne volonté à les prévenir, les conflits d'usage, peut-être qu'on pourrait se tromper. Et il faut vraiment laisser les tribunaux arbitrer ces choses-là, de telle sorte qu'on va internaliser le coût environnemental qui, sinon, reste supporté par les citoyens.

● (19 h 50) ●

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: On parle de 976, mais il y a aussi les articles 947, 952 également du Code civil, qui sont quand même importants, hein? Le droit... «La propriété est le droit d'user, de jouir et de disposer librement et complètement d'un bien, sous réserve des limites et des conditions d'exercice fixées par la loi.» D'autre part, le 952 du Code civil dit: «Le propriétaire ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est par voie d'expropriation faite suivant la loi pour une cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité.» Et enfin, une loi fondamentale que nous avons adoptée au Québec, la Charte des droits et libertés de la personne, qui dit que «toute personne a droit au respect de sa vie privée»; «toute personne a droit à la jouissance paisible et à la libre disposition de ses biens, sauf dans la mesure prévue par la loi». Puis un autre article qui dit que «nul ne peut pénétrer chez autrui ni y prendre quoi que ce soit sans son consentement exprès ou tacite».

Ça vient à l'encontre de tous ces principes fondamentaux. Je suis d'accord avec ce que mon collègue disait tout à l'heure et la présentation que vous faites. Bon.

Et, d'autre part, on parle d'étendre jusqu'en 2009, dans le document, hein, 2009, la suspension, là, l'interdiction d'exercer tout recours.

M. Girard (Jean-François): Évidemment, si on avait eu plus de temps — toutes ces choses-là, on se dépêche, on fait vite; en dedans d'une semaine on a réussi à produire un mémoire qui, je crois, mérite à tout le moins d'être lu — on aurait pu aborder dans une perspective beaucoup plus globale cette construction à laquelle vous faites référence, cette construction du droit civil et les conséquences de venir jouer... Cet édifice-là, il est cohérent, il est logique et, encore une fois, il a fait ses preuves à travers les époques. Et, nous, on a la prétention de venir enlever une petite pierre par ici, ou en rajouter une autre là, et bien souvent on le fait en perdant de vue la cohérence de l'ensemble.

Également, les dispositions de l'article 6 de la charte sont intéressantes. Dans l'affaire du lac Mercier, le tribunal les a écartées... a écarté les prétentions de contravention à la charte, à cet égard-là. Il n'est pas dit que, dans d'autres causes, ça pourrait revenir.

Mais j'en profiterais pour vous interpellier, pour interpellier la commission sur un autre aspect. En abolissant les pouvoirs... le droit de poursuivre sur 976, on en met beaucoup sur les épaules de l'État. Parce que, si l'État faillit à prévenir les conflits d'usage... Par exemple, je vous disais: Dans 20 ans, nous aurons oublié ce pourquoi il fallait mettre des patrouilles sur les sentiers, puis, dans un contexte de coupures budgétaires, on coupe ces budgets-là, puis on coupe les mesures de prévention, et finalement il n'y en a plus, de prévention. On pourrait se demander: le rôle de fiduciaire de l'État, hein, il y a des jurisprudences récentes, là, qui sont très exigeantes à l'égard du rôle de fiduciaire de l'environnement de l'État, et, si l'État faillit à assumer ce rôle de fiduciaire, peut-être que les citoyens pourraient poursuivre l'État. Alors, on se retrouverait Gros-Jean comme devant, dans des situations comme ça. Et l'État, il faut comprendre que c'est tant les municipalités, que les MRC, que l'État provincial, hein, ça se décline à chacun des paliers. Alors, je dis donc: On pourrait se retrouver Gros-Jean comme devant, parce que ce sera encore la collectivité qui, dans le cadre d'un recours contre l'État, sera tenue d'assumer les dommages que l'État serait condamné à payer. On ne sera pas plus avancés. Alors, il faut être très prudents dans ces mesures-là.

Le Président (M. Pinard): Merci infiniment, Me Girard, Me Turgeon. Vos propos ont su sûrement renforcer l'opinion des membres de la commission et vont nous aider à poursuivre notre travail pour faire en sorte qu'on avance le plus sereinement possible et le plus prudemment possible également. Merci de votre présence.

Et j'ajoute les travaux de la commission à 9 h 30, demain matin. Toutefois, je vous demande de demeurer ici pour qu'on puisse faire une réunion...

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): ...une séance de travail, ça va durer 2, 3 minutes, pas plus, pour la journée de demain, parce qu'il se rajoute toujours des groupes. Alors, merci infiniment.

(Fin de la séance à 19 h 55)