



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 8 mars 2006 — Vol. 38 N° 65

Consultations particulières sur le document
d'orientation sur les véhicules hors route (2)

**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

Table des matières

Auditions	1
Union des producteurs agricoles (UPA)	1
Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ)	9
Conférence régionale des élus du Saguenay—Lac-Saint-Jean	19
Association québécoise des concessionnaires de motoneiges et de quads (AQCM)	27
Institut national de santé publique du Québec (INSPQ)	35
Conférence régionale des élu-e-s du Bas-Saint-Laurent (CREBSL)	44
International Snowmobile Manufacturers Association (ISMA)	51
Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ)	59
Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)	67
Conférences régionales des élus du Nord-du-Québec, Administration régionale Kativik et Baie-James	76

Intervenants

M. Claude Pinard, président
M. Tony Tomassi, vice-président

Mme Julie Boulet
M. Norbert Morin
M. Serge Deslières
M. Guy Lelièvre
M. Janvier Grondin

- * M. Laurent Pellerin, UPA
- * Mme Marlène Thiboutot, idem
- * M. Jocelyn Belly, FQCQ
- * M. Danny Gagnon, idem
- * M. Serge Simard, Conférence régionale des élus du Saguenay—Lac-Saint-Jean
- * M. Jocelyn Bouchard, idem
- * Mme Julie Bertrand, idem
- * M. Yves Watier, AQCM
- * M. Pierre Bergeron, INSPQ
- * Mme Blandine Piquet-Gauthier, idem
- * M. Gilles Légaré, idem
- * M. Richard Larocque, idem
- * M. Michel Lagacé, CREBSL
- * M. André Blouin, idem
- * M. Chris Doucet, ISMA
- * M. Ed Klim, idem
- * M. Bernard Hogue, FCCQ
- * M. Daniel Desjardins, idem
- * M. Guy Lessard, RNCREQ
- * M. Philippe Bourke, idem
- * M. Gérald Lemoyne, Conférences régionales des élus du Nord-du-Québec, Administration régionale Kativik et Baie-James

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 8 mars 2006 — Vol. 38 N° 65

**Consultations particulières sur le document d'orientation
sur les véhicules hors route (2)***(Neuf heures trente-cinq minutes)*

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, je vous souhaite la plus cordiale bienvenue en cette deuxième journée d'auditions. Ce jour est très important. Un peu partout à travers les continents, c'est la Journée de la femme. Alors, aux dames, on leur souhaite une très belle journée, une fructueuse journée. Également, un de nos collègues fêtera son anniversaire aujourd'hui, Me Jean Rioux, c'est son anniversaire de naissance. Alors, Jean Rioux fête son anniversaire de naissance également aujourd'hui.

Une voix: Jean Rioux ou Jean Dubuc?

Le Président (M. Pinard): Est-ce que c'est Jean Rioux ou Jean Dubuc?

Une voix: Jean Dubuc.

Le Président (M. Pinard): Jean Dubuc. Alors, voyez-vous, là, avec l'ADQ, on n'est jamais sûr de quoi que ce soit. Excuse-moi, Jean. Alors, mes meilleurs vœux, bon anniversaire.

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): Bien oui. Bien oui. Bien oui. Avant de commencer, là... Il va passer une belle journée avec ça.

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): Bon. Alors, je rappelle que le mandat est de poursuivre les auditions publiques dans le cadre de consultations particulières sur le document d'orientation sur les véhicules hors route qui a été présenté par la ministre déléguée aux Transports.

Alors, M. le secrétaire, comme j'ai constaté qu'il y avait quorum, est-ce qu'il y a des remplacements, ce matin?

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

Auditions

Le Président (M. Pinard): Merci. Alors, je vais vous donner la lecture de l'ordre du jour pour aujourd'hui. Nous débutons nos travaux, ce matin, en rencontrant l'Union des producteurs agricoles, qui sera suivie de la Fédération québécoise des clubs quads et de la Conférence régionale des élus du Saguenay—Lac-Saint-Jean, et nous terminons notre avant-midi avec l'Association québécoise des concessionnaires de motoneiges.

Cet après-midi, nous débutons avec l'Institut national de santé publique du Québec, qui sera suivi de

la Conférence régionale des élu-e-s du Bas-Saint-Laurent, de l'International Snowmobile Manufacturers Association et de la Fédération des chambres de commerce du Québec. Par la suite, il y aura suspension pour nous permettre de souper, et, dès 18 h 30, nous reprenons avec le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec, qui sera suivi des conférences régionales des élus du Nord-du-Québec (Administration régionale Kativik et Baie-James), et nous terminerons nos travaux, aujourd'hui, en recevant le groupe SNC-Lavalin.

Alors, sans plus tarder, j'inviterais maintenant l'Union des producteurs agricoles, qui est représentée aujourd'hui par M. Laurent Pellerin, son président-directeur général, et par Mme Marlène Thiboutot, coordonnatrice à l'environnement et à l'aménagement, à bien vouloir nous faire sa présentation. Vous connaissez très bien les règles: 15 minutes pour la présentation, et par la suite il y aura 30 minutes d'échange avec les membres de la commission. Alors, M. Pellerin.

Union des producteurs agricoles (UPA)

M. Pellerin (Laurent): Merci, M. le Président. Bonjour à chacun et chacune d'entre vous. On vous a présenté un document; malheureusement, il vous a été circulé juste ce matin, donc j'imagine que... Il y en avait déjà une copie...

Une voix: Oui, électronique.

M. Pellerin (Laurent): Électronique. O.K. Alors, vous avez la copie papier, ce matin, pour ceux qui n'ont pas eu la chance de l'avoir avant. Nous ne lirons pas intégralement le document, on va survoler la présentation. Je vais faire la première partie, et Mme Thiboutot va faire la deuxième partie qui porte plus sur des points et des aspects techniques du projet de loi et des commentaires qu'on veut vous transmettre ce matin.

● (9 h 40) ●

D'abord, en introduction, une présentation courte de l'UPA. Vous connaissez l'Union des producteurs agricoles. On est l'association, la seule association accréditée pour représenter et parler au nom des producteurs agricoles du Québec. Nous sommes impliqués dans plusieurs activités et nous sommes aussi... Un de nos affiliés est aussi la Fédération des producteurs de bois du Québec. Alors, quand on parle des producteurs agricoles, ils sont souvent producteurs forestiers. Quand on parle du nombre de producteurs agricoles du Québec, on parle de 45 000, mais on n'inclut pas les propriétaires de boisés privés là-dedans, et, si on le faisait, bien il faudrait rajouter un 125 000 propriétaires de boisés privés, qui ne sont pas tous producteurs agricoles. Et, aujourd'hui, nous parlerons bien sûr au nom de ces deux groupes de producteurs là, les propriétaires de boisés, parce qu'ils sont touchés aussi par la question qui nous intéresse ce matin, les sentiers de véhicules hors route, et bien sûr les producteurs agricoles.

Vous le savez, on occupe, au niveau de l'agriculture, un petit peu moins que 2 % du territoire québécois, mais surtout dans la région très peuplée du Québec, le long du Saint-Laurent, donc extrêmement achalandée au niveau de ces sentiers, et nos producteurs forestiers sont répartis aussi dans la vallée du Saint-Laurent, en Abitibi, Outaouais, Saguenay—Lac-Saint-Jean, un peu aussi en dehors de la vallée du Saint-Laurent. Donc, tout ce monde-là est touché par la préoccupation des véhicules hors route.

L'UPA travaille ici, au Québec, mais travaille aussi un peu sur la scène internationale. Nous participons à tout ce qui se passe au niveau de l'OMC. Nous avons aussi une filiale qui s'appelle UPA Développement international. Nous sommes présents dans une quinzaine de pays à travers le monde à travailler avec des groupes de producteurs qui sont en organisation, faire ce qu'on fait ici avec l'UPA.

Même si on parle de 45 000 producteurs agricoles, si on le traduit en nombre d'entreprises agricoles ou de fermes au Québec, on parle plutôt de 31 000 fermes. De plus en plus de nos fermes sont à propriétaires multiples, soit des parents, des pères et des filles et des fils, et des compositions qui sont de plus en plus aussi mixées, comme ça se passe dans le restant de la société.

Sur le sujet qui nous intéresse, aujourd'hui, d'abord on est contents de ces audiences-là. On les aurait souhaitées si elles n'étaient pas arrivées. C'est une préoccupation que les producteurs agricoles partagent avec les gens de l'Assemblée nationale depuis longtemps. Donc, on remercie la Commission des transports et de l'environnement de lui permettre d'exprimer le point de vue de ses membres sur les orientations visant à encadrer la pratique des véhicules hors route. Nous sommes intéressés en tant que résidents bien sûr, voisins de ces sentiers-là, comme utilisateurs aussi parce qu'une bonne partie de notre clientèle les utilisent, mais surtout comme propriétaires de terrains où se pratique cette activité de loisirs de plus en plus populaire.

Tous ceux et celles qui ont suivi les consultations menées l'an dernier auront noté la participation massive de nos affiliés. Nous avons 41 fédérations affiliées au Québec. Donc, tous ces gens-là ont eu l'occasion, surtout nos fédérations régionales, les 16 fédérations régionales, de participer à une ou l'autre des audiences qui ont été tenues en région. Ils ont exprimé à tour de rôle leurs préoccupations quant à ce qui se passe sur leur secteur.

Deux principales demandes se dégagent de ces interventions, à savoir la nécessité d'une plus grande reconnaissance de la contribution du secteur agricole et forestier au développement de cette industrie ainsi qu'un plus grand respect de la propriété privée. À ce sujet, le dossier du Petit Train du Nord probablement aura été particulièrement bénéfique, puisqu'il aura permis de faire réaliser à un très grand nombre d'utilisateurs de VHR que leurs activités s'exercent pour une bonne part sur des terres privées, sans aucune compensation financière, malgré les dommages souvent causés.

À la lumière du document d'orientation, nous sommes heureux de constater que plusieurs des avenues suggérées rejoignent nos inquiétudes, notamment en ce qui a trait à la protection prévue pour les propriétaires accordant des droits de passage ou encore à la surveillance accrue et aux amendes en cas d'infraction aux règles régissant la propriété privée. Malheureusement, certains

problèmes importants sont restés sans écho, tels que les compensations pour les dommages subis sur les terres agricoles et forestières. Le présent mémoire s'inscrit dans la foulée donc de ces consultations régionales, et on va essayer d'être un petit peu plus précis sur les points qu'on veut aborder avec vous, aujourd'hui.

Au fil des ans, l'augmentation importante de la pratique de la motoneige ainsi que des véhicules tout-terrains a incité le milieu agricole et forestier à soutenir la mise en place de la formule des clubs et de la signalisation aussi de ces sentiers. Il n'était pas rare, il y a quelques années en arrière, de voir des trails ou des pistes partir à peu près dans tous les sens, sur toutes les terres du Québec. Aujourd'hui, ces activités se font de façon un petit peu plus civilisée, mais encore à de nombreux endroits les gens s'écartent des sentiers battus pour aller un peu à l'aventure en dehors des sentiers. Ça aussi, c'est une préoccupation de nos producteurs.

D'abord, le passage des motoneiges, malgré qu'il s'agisse d'une activité hivernale, entraîne des pertes de rendement sur les superficies en culture. Il y a peu de gens qui mesurent ça, mais, où les motoneiges ont passé, il n'y a plus de foin qui pousse là, il n'y a plus de rendement sur ces espaces-là — je pourrais vous emmener des photos pour illustrer ces propos-là aussi — notamment les prairies et les pâturages. De plus, même si on considère les terres labourées comme moins sensibles au passage des sentiers, le gel plus important du sol résultant de la circulation des motoneiges le compacte davantage et entraîne des retards de semis sur ces surfaces-là et des pertes de rendement aussi, que ce soit dans les régions à maïs ou à céréales. Mentionnons également le vandalisme et le vol de produits occasionnellement constatés. Pour les milieux boisés, on observe des dommages causés par les véhicules, motoneiges ou VTT, surtout aux jeunes arbres ainsi que des coupes forestières illégales.

Les chemins de ferme sont par ailleurs fréquemment utilisés par les VHR comme sentiers. Ces utilisations causent des dommages importants, particulièrement au printemps et à l'automne — on parle surtout des quads, dans ces cas-là — et entraînent des coûts d'entretien supplémentaires aux propriétaires. En milieu boisé, les sentiers sont localisés généralement sur les chemins d'accès déjà existants. Cependant, certains problèmes subsistent, notamment en matière de sécurité lors d'activités d'exploitation sylvicole. Et probablement que vous avez été au courant de quelques accidents qui sont arrivés, là, de collisions entre des véhicules hors route et des pièces d'équipement d'aménagement ou de récolte forestière.

Les bâtiments et les autres aménagements ne sont pas épargnés. Il n'est pas rare que des producteurs doivent réparer des clôtures brisées ou des bâtiments vandalisés. Les acériculteurs constatent également des dommages aux tubulures dans les érablières. Le remplacement de ces matériaux engendre des coûts élevés pour leurs propriétaires.

Il est important toutefois de souligner qu'au fil des ans la collaboration des associations de motoneige et de quad a permis un meilleur encadrement de la pratique de ce loisir. Malheureusement, le monde agricole et forestier subit encore un certain nombre d'inconvénients pour lesquels peu ou pas de dédommagement n'est accordé.

D'autre part, il nous apparaît également légitime que l'on reconnaisse les divers dommages et inconvénients subis par les propriétaires donnant accès à leurs terres, une problématique dont il n'est nullement question dans le document d'orientation, et qu'une juste et raisonnable compensation leur soit accordée. Il faudra trouver des fonds pour que cela devienne vrai, et ces fonds devront provenir par l'intermédiaire des utilisateurs, notamment à travers un prélèvement sur les droits d'accès aux sentiers acquittés par les membres ou encore à même les amendes liées à la vitesse et à la circulation des hors sentier.

À la page 8, là, dans l'encadré, on vous résume les quatre préoccupations principales qu'on a par rapport au cadre du projet qu'on a devant nous. Je vais demander à Mme Thiboutot de faire le tour des autres points qui suivent à partir de la page 9.

Le Président (M. Pinard): Madame.

Mme Thiboutot (Marlène): Merci. Bonjour à tous. Je vais m'attarder principalement sur les aspects qui interpellent davantage le milieu agricole ou forestier. Tout d'abord, il y a la création des tables régionales de concertation. Le gouvernement propose la mise en place dans chacune des régions de ces tables-là pour l'identification des sentiers, des sentiers pour les motoneiges, et un sentier pour les VTT ou les quads. De façon générale, on accueille favorablement cette proposition. On trouve ça intéressant que les gens puissent s'asseoir ensemble et échanger pour l'identification des sentiers et avoir le tracé de moindre impact, là, pour le secteur agricole et forestier. On trouve ça important aussi que le secteur agricole et forestier, là, soit reconnu à ces tables, qu'il y ait un siège reconnu à ces tables pour les deux secteurs, compte tenu de l'importance des tracés qui passent sur des propriétés privées, particulièrement sur des terres agricoles ou des boisés privés.

Donc, ce qu'on demande, c'est qu'il y ait un siège reconnu d'emblée, un pour le secteur agricole, un pour un représentant des producteurs de bois de la région. On trouve important qu'il y ait un certain équilibre aussi entre le nombre de représentants à ces tables-là qui proviennent du secteur... qui représentent les propriétaires de terres privées par rapport aux autres intervenants, afin que leurs préoccupations soient équilibrées, là, dans l'ensemble, dans la balance de l'ensemble des préoccupations.

● (9 h 50) ●

Autre aspect qui nous interpelle, c'est, outre la question d'avoir deux sentiers, que ce soit deux sentiers distincts... C'est certain que le fait d'avoir des sentiers de VTT qui soient distincts d'une part mais principalement praticables à l'année préoccupe davantage parce que ça va prendre des superficies importantes au niveau des terres, soit agricoles ou des boisés, puis, à certaines périodes de l'année, il peut y avoir des conflits d'usage entre la pratique des VTT et les activités.

Autre aspect qui nous questionne, l'aspect du financement de ces réseaux-là. Dans le document d'orientation, il est proposé que le gouvernement va soutenir pour une période de trois ans la mise en place ou l'identification des réseaux. On mentionne également que ce soutien-là financier va provenir de programmes déjà existants. Donc, on est un peu... Déjà qu'on ne sait pas la nature du montant qui va être reconnu ou distribué, on trouve

ça un peu dommage que les sommes viennent de programmes qui servent déjà au développement régional. Ça va faire en sorte qu'il va y en avoir encore un petit peu moins pour les régions pour les autres aspects.

Je ne reprendrai pas de façon plus détaillée, les quatre recommandations sont dans l'encadré, là, du document. Concernant le comité consultatif provincial, on accueille également favorablement la mise en place de ce comité-là. Ce qu'on souhaite... Là, présentement, le mandat, c'est de suivre les travaux des tables régionales puis voir s'il y a de l'arbitrage à faire entre les conflits possibles entre les tables au niveau des discussions. Nous, ce qu'on propose, c'est qu'on ajoute un mandat supplémentaire à ce comité-là pour qu'il puisse définir les balises pour les compensations... les dommages subis pour les propriétaires fonciers. Donc, ça pourrait être un mandat supplémentaire. Et nous, on a une entente avec Hydro-Québec sur le passage des lignes de transport en milieu agricole et forestier. Nous pensons que ce document-là pourrait servir de base aux discussions.

Sur la question de la non-permanence des sentiers et la durée des droits de passage, nous sommes heureux de constater que le gouvernement reconnaît que l'accès aux terres privées n'est pas un droit, mais c'est bien un privilège qui est accordé par les propriétaires.

Concernant la durée des ententes, nous pensons que la proposition qui est faite par le gouvernement d'avoir des contrats de trois à cinq ans est acceptable, mais nous suggérons que ce soit laissé davantage à un libre choix aux propriétaires et aux associations de voir la durée qu'ils souhaitent. Présentement, on a des contrats qui durent habituellement un an et qui sont renouvelables automatiquement. Donc, nous pensons que cette voie-là peut être... a bien fonctionné jusqu'à maintenant et nous devrions poursuivre en laissant le choix aux propriétaires et aux clubs de convenir ensemble.

Nous sommes heureux de constater qu'il y a une immunité qui est proposée pour les propriétaires qui donnent accès à leurs terres. Donc, pour nous, c'est important pour le secteur agricole.

Et finalement la question de la surveillance accrue. Nous estimons que c'est important que l'ensemble de la propriété privée puisse être... ait une meilleure surveillance. On pense que les propositions d'avoir plus de pouvoirs pour les surveillants, une meilleure collaboration pour la police, c'est un bon pas dans la bonne direction, mais qu'il faudra peut-être donner un petit peu plus de pouvoirs, soit par des amendes, pour que ça ait un effet plus dissuasif. Je pense que ça complète...

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, Mme Thiboutot, M. Pellerin. Alors, sans plus tarder, je me permets de céder la parole à la ministre déléguée aux Transports et députée de Lavolette. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, bonjour. Je voudrais saluer, d'entrée de jeu, M. Pellerin, Mme Thiboutot. Merci et bienvenue à cette commission parlementaire. Et je voudrais, M. Pellerin, souligner également... On a fait une consultation publique à travers le Québec, au cours de l'automne... bien, du printemps dernier. Je voudrais souligner l'extraordinaire collaboration qu'on a eue de tous les UPA régionaux. Alors, ces gens-là ont été présents, à chaque endroit qu'on est allés, pour plaider leur cause,

pour défendre leurs agriculteurs dans leur région donnée. Alors, je voudrais dire: Chapeau! Il y a eu un beau travail de mobilisation qui s'est fait de la part de vos membres. Le message était très clair, il nous venait de partout, mais il était essentiellement toujours le même. Alors, je pense qu'on a très bien saisi vos préoccupations.

Moi, je vais revenir sur certains éléments. On a essayé, M. Pellerin... On convient que tout n'est pas parfait, mais on a fait attention. On avait bien compris votre message, que c'est un privilège que les agriculteurs nous font de permettre le passage des véhicules hors route, que la permanence des sentiers était acceptable mais dans un contexte de trois à cinq ans, pas plus, parce que c'était difficilement envisageable pour les agriculteurs de voir à plus long terme. Alors, c'est dans ce contexte-là que les décisions ont été prises.

Il reste des éléments que vous aviez soulevés, auxquels on n'a pas nécessairement de réponse. Mais je voudrais juste vous entendre là-dessus. M. Pellerin, vous dites, à la page 6, et on a compris ça également, vous dites: Quand il y a un sentier de motoneige qui passe toujours à la même place, il n'y a plus de culture ou presque pas ou du moins elle se fait de façon plus ralentie. Est-ce qu'on a déjà évalué les pertes que ça pouvait engendrer, les sentiers sur les terres agricoles au Québec, ce que ça représentait comme pertes d'agriculture, ou de culture, ou de semence, ou.... Est-ce qu'on a déjà chiffré ça?

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

M. Pellerin (Laurent): Non, je n'ai pas de chiffre, là, qui a été fait à la grandeur du Québec, mais on peut facilement... Et c'est très différent d'un producteur à l'autre, dépendamment... Je prends mes propres terres, je vois où les pistes passent, là. À un endroit et sur une même terre, je pense qu'il y a cinq embranchements, parce qu'il y a une cabane à sucre qui attire le monde dans ce coin-là, alors ils viennent tous passer sur ces terres-là. C'est sûr que, sur cette terre-là, il y a des pertes. Je veux dire, un champ de luzerne qui est semé en foin, de 30 arpents de long, 1 mille et quelque de long, si la trail descend tout le long du champ, au moment de la récolte, vis-à-vis ce 12, 15 pieds de large là, vous pouvez faucher, mais c'est sûr qu'il n'y a rien à faucher. Il n'y a plus de luzerne, là, c'est clair, clair, c'est brûlé par le gel. Et ça, ça se mesure. On a des moyens de mesurer ça. C'est des pertes certaines.

Dans les cas de culture annuelle, comme par exemple le maïs, n'importe quel observateur un peu fin va regarder le champ puis va s'apercevoir que, vis-à-vis les trails, le maïs devient moins haut, les rendements sont réduits, et, ça aussi, ça se mesure. Il serait facile de mesurer, chez les producteurs où les trails passent, les effets sur les rendements.

D'ailleurs, on aura probablement des discussions avec les gens des clubs pour identifier un petit peu mieux la contribution des producteurs agricoles. Je veux dire, certains clubs vont chercher des commandites, là, pour aider à financer leurs activités, un 100 \$ ici, un 200 \$ là, puis ils n'hésitent pas à leur mettre une petite pancarte pour... dans leur journal ou dans leurs endroits de séjour, que tel individu, telle compagnie a subventionné le club pour tel montant d'argent. Je pense que les producteurs agricoles, au total, subventionnent beaucoup

plus ce réseau-là que n'importe quel autre intervenant, et ce n'est pas reconnu, ce n'est pas identifié. Quand on parle de reconnaissance, c'est ça qu'on voudrait instituer.

Je transmettrai vos salutations aussi à nos fédérations régionales sur ce dossier-là. Vous comprendrez que ce sont eux qui sont responsables de chacun des territoires dans leur région, puis ils en font un devoir jaloux.

Sur la permanence, vous soulevez ce point-là, c'est sûr que ça ne répond pas entièrement à nos préoccupations, cette question de contrats renouvelables, mais, à tout le moins, s'ils sont renouvelables, comme c'est le cas actuellement, ça laisse toujours une certaine marge de négociation au producteur pour changer la trail de place ou le sentier de place, dépendamment de la culture qu'il va faire. Si on est dans une dernière année de foin, normalement le foin, c'est trois ans à quatre ans, si on est dans une dernière année puis qu'on laboure l'été suivant ou l'automne suivant, la perte va durer moins longtemps que si on a une première année de foin. Normalement, une première année de foin, ça nous gêne plus de les laisser passer dans un champ de foin parce qu'on sait que, pour les quatre prochaines années, il n'y aura rien vis-à-vis ces espaces-là.

Alors, c'est pour ça que le renouvellement ou la possibilité de discussions annuelles vient replacer ces éléments-là. La possibilité aussi de changer les tracés de place. Le sentier permanent nous dérangerait beaucoup parce qu'il serait plus difficile de le changer de place, alors que maintenant on peut dire: Bien, écoutez, vous passez le long des boisés, vous passez à tel endroit parce que, cette année, on fait tel genre de culture, et ça, les discussions annuelles permettent ce renouvellement-là.

Dans notre document, on parle aussi d'immunité pour les producteurs qui donnent l'accès, mais il faut regarder aussi à étendre cette immunité. Le producteur voisin de celui qui donne l'accès n'a pas nécessairement donné accès sur ses terres, lui, là. Mais, quand la motoneige ou le VTT décide de sortir de la trail puis aller chez ce voisin-là, sans permission, sans... et qu'il se plante dans un fossé ou qu'il arrive un accident, il faut que ce producteur-là ou ce propriétaire privé là ait aussi une certaine immunité. Je veux dire, on n'ira pas, nous autres, identifier ou barricader tous les sentiers, les ponts, les... au cas où est-ce qu'il y ait un véhicule hors route qui vienne se promener sur une terre de façon illégale. Donc, la demande d'immunité est plus large que le producteur qui a signé une entente avec le club, et ça, ces discussions-là vont devoir se faire avec les gens des clubs aussi.

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

• (10 heures) •

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Vous parlez, à la page 10, vous dites que c'est «aucune nouvelle source de financement». M. Pellerin, je veux juste apporter... Ça, c'est une façon de faire une lecture, là. Mais il n'y en a jamais eu, de source de financement pour les sentiers de véhicules hors route. Alors, même si c'est dans un portefeuille qui est déjà existant, ça va être de l'argent qui va être dédié aux sentiers de véhicules hors route, et il n'y a pas un gouvernement qui a fait ça. Alors, c'est cette formule-là, cette enveloppe-là qui sera de l'ordre de quelques millions, 4, 5, 6 millions peut-être, on essaie d'en avoir au maximum, là. Mais ce qu'on essaie d'avoir,

c'est des argents pour permettre de déplacer des sentiers qui seraient conflictuels ou qui seraient problématiques, les déplacer, mettre des mesures d'atténuation. Et ce n'est pas de l'argent neuf dans les poches des contribuables qu'on va chercher, mais c'est de l'argent neuf pour ce dossier-là. C'est clair, là. Il n'y a jamais eu de l'accompagnement et du soutien financier pour aider les clubs, les fédérations à régler ce problème-là. Quand il y a un tronçon conflictuel, là, puis qu'il faut le déplacer, souvent ça engendre des coûts importants. Des fois, on a des structures, des ponts qui doivent être déplacés. Et la seule aide qu'on avait, à l'heure actuelle, c'était à peu près le volet II. Alors, maintenant, bien, ça, ce sera une enveloppe additionnelle qui permettra d'accompagner les municipalités, les MRC, les fédérations et les clubs, de les soutenir lors de ces changements-là.

M. Pellerin (Laurent): Notre point là-dessus, c'est... J'écoute votre vocabulaire, là. Nous, on ne le perçoit pas comme une enveloppe nouvelle, ce sera une enveloppe dédiée, mais elle est prise à l'intérieur des mêmes argents qui étaient dévolus aux régions pour le développement économique des régions. Alors, si on identifie spécifiquement un montant d'argent pour la question des motoneiges, on ne rajoute pas d'argent supplémentaire.

Nous, toute la question des dédommagements... Écoutez, on donne accès à nos terres, à nos boisés de façon tout à fait gratuite. À tout le moins, si quelqu'un vient passer chez nous puis il cause des dommages, il faut qu'il y ait quelqu'un qui compense, ce n'est pas à moi en plus à supporter les dommages. Je donne accès gratuitement. S'ils brisent mes clôtures, s'ils brisent ma cabane à sucre, s'ils brisent... Parce qu'il y a du monde qui viennent se faire des lunchs dans nos cabanes à sucre sans demander la permission, là. On a vu ça, là. Les vitres cassées tout le tour, puis ils ont fait le party dans la cabane à sucre. Ce n'est probablement pas nos touristes tranquilles, un peu pépères, là. Mais il y a toutes sortes de mondes qui se promènent sur ces pistes de motoneige et de VTT là. Et il n'y a rien qu'on n'a pas vu, là. On a vu toutes sortes d'affaires. On a vu des courses de compétition dans des champs en culture, de céréales, de maïs, où c'était bien l'un de faire du «spin», puis tout ce que vous voudrez. On a vu toutes sortes d'affaires. Alors, s'il n'y a pas de compensation, c'est sûr qu'on va avoir de la misère à expliquer aux producteurs agricoles qu'il faut continuer à donner gratuitement l'accès à nos terres.

Et plus que ça, si c'est pris dans les argents de développement régional qui aident à un peu structurer ce qui se passe en région, bien on ne sera plus capables de faire ces activités-là en région. Et on est déjà pas très bien équipés en région pour le développement économique, le développement régional. Alors, si on met trop d'argent sur ces compensations de sentiers là, à partir de ces argents régionaux là, sans qu'il y en ait de nouvelles sommes, on va comme s'asphyxier, tout le monde, en région, là.

Tout le monde nous dit que c'est une belle activité touristique, puis ça rapporte à tout le monde, cette industrie-là. Bien, autant les concessionnaires de motos qui font de l'argent à vendre des motos, les restaurateurs, les hôtels, les vendeurs de gaz et de tous ces équipements-là, il va falloir qu'ils finissent par contribuer un jour. Ils ne peuvent pas tout le temps utiliser nos terres gratos puis

en plus ne pas compenser les dommages causés. Il va falloir qu'il y ait quelqu'un qui mette la main dans sa poche pour retourner ce qu'il retire de cette activité-là. Ou bien ce ne sera pas une activité rentable, là. Si c'est juste pour nous autres que ce n'est pas rentable, bien on va avoir de la misère.

Notre propos est tout autour de ça, nous autres. Pour les producteurs agricoles, il n'était pas question de remettre sur la table ou de remettre en discussion la question de l'accès gratuit aux terres. Ça a été abondamment discuté, il y a plusieurs écoles de pensée là-dessus, puis finalement on a concédé que ce qu'on a développé comme relations avec les clubs, dans les dernières années, ça a civilisé un peu ce sport-là, qu'on aime mieux avoir des gens qui passent dans des trails au lieu de se promener partout à travers les terres agricoles et les boisés, mais par ailleurs on n'est pas prêts, et je pense qu'on n'a pas les revenus non plus pour supporter les dommages causés par les effets de ces sentiers. Alors, c'est beaucoup notre préoccupation.

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

Mme Boulet: J'aimerais ça, M. Pellerin, vous entendre sur les... Ça prend deux sentiers finalement, Mme Thiboutot l'a rappelé. Les sentiers de motoneige vous dérangent probablement moins, beaucoup moins, parce qu'il n'y a pas de culture. Mais est-ce que vous pensez que ça va être... Comment on va faire pour faire cohabiter les deux sentiers? Est-ce que c'est possible, sur les terres agricoles, de faire cohabiter les deux sentiers ou est-ce que vous pensez que, pour les sentiers de quad, il y aura vraiment une autre réalité puis que ce sera plus difficile de développer ces sentiers-là à travers le Québec?

M. Pellerin (Laurent): D'abord, c'est sûr qu'il y a une difficulté de cohabitation, ils ne sont même pas capables de circuler sur la même trail, les skidoos et les quads.

Mme Boulet: Non.

M. Pellerin (Laurent): Ça fait qu'il y a déjà là une difficulté de cohabitation. Et, parce qu'ils ne sont pas capables de circuler sur la même trail, ils nous demandent, à nous autres, de faire le compromis pour qu'ils puissent circuler. Donc, on parle de deux trails parallèles, dans certains endroits. Chez nous, sur mes terres, à certains endroits, c'est complètement parallèle, donc ce n'est pas 15 pieds, c'est 30, 35, 40 pieds de large pour les deux trails qui descendent à la longueur des terres.

C'est sûr que le VTT cause des impacts supplémentaires si on compare à la motoneige, il n'y a aucun doute, la clientèle aussi. Au-delà du véhicule puis de la période, là, 12 mois par année, par rapport à trois, quatre mois, la clientèle est un peu différente dans le quad que dans la motoneige. Sans uniformiser les qualificatifs, on peut dire qu'elle est un peu plus jeune, un petit peu plus hasardeuse, un petit peu plus cow-boy, un petit peu plus sportive, un petit peu plus destructrice. Ils prennent plus de chances, et, bien, il y a quelqu'un qui écope de ces chances-là. Alors, ce n'est pas rare de voir des champs qui sont abîmés. Et ça sort plus facilement d'un sentier, un VTT qu'une motoneige. Donc, quand ils sont tannés

de se promener, c'est la première porte de sortie, puis, si c'est à travers un champ, bien c'est «just too bad», c'est à travers du champ, puis ça vient de faire. On a vu toutes sortes d'affaires.

Mme Boulet: Je vais laisser, M. le Président, un de mes collègues poser quelques questions.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Deux, trois petites questions en rafale, M. Pellerin. À la page 15, au niveau sécurité, on parle: «Prévoir une amende pour l'utilisateur d'un véhicule hors route qui circule sur un terrain privé sans l'autorisation du propriétaire ou du locataire.» Pensez-vous que ça peut s'adapter et être mis en pratique dans nos municipalités? D'après vous, juste vite, là.

M. Pellerin (Laurent): Bien, c'est un souhait qui est un peu vertueux, nous le reconnaissons. Je veux dire, je pense que les instances policières sont très, très conscientes de leurs limites à contrôler ces excès-là. Les clubs, dans le dossier des motoneiges, ont réussi, je pense, quand même à faire un certain ménage dans les pratiques, soit au niveau de la vitesse, au niveau des sorties hors piste, au niveau des dommages, des résidus, des déchets qui sont laissés le long des pistes. Il y a une certaine sensibilisation qui est faite de ce côté-là.

Du côté des VTT, bien c'est comme je disais tantôt: Comment que quelqu'un essaierait de courir après eux autres puis leur imposer une amende, bien il faut que tu vires aussi vite qu'eux autres, et, à les voir passer ou à les entendre passer la nuit, là, c'est assez rough à suivre. Ça fait que la police ne doit pas être meilleure que nous autres pour essayer de les suivre puis leur dire qu'ils ne sont pas à la bonne place.

Mais il y a une espèce de sans-gêne qui s'est développé chez les VTT. Ça rentre n'importe où, là. Je veux dire, on n'a pas besoin... Il faut voir le long d'un champ de maïs, passer entre le fossé puis la culture, de voir un ou deux, trois rangs de tapés parce que ça glisse trop sur le bord du fossé, puis on se tasse un peu, puis, à la fin de l'été, bien il y a un tour qu'on n'a pas besoin de faire parce qu'il est déjà récolté, il est déjà perdu. On voit ça sur les terres agricoles. Et la possibilité de contrôle est très mince. Comment on va faire pour civiliser ça un petit peu plus? Il y a de l'éducation à faire, c'est sûr, et un peu de pénalités. Ça va être une combinaison de plusieurs éléments.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui, M. le Président, mais je crois que les clubs quads s'occupent de cette façon de faire, là. C'est de mieux en mieux. Tantôt, je vous écoutais parler des pertes, mais vite il m'est venu une idée: Est-ce que l'assurance récolte, ça pourra jouer dans ça, au niveau des pertes? Est-ce que c'est possible?

M. Pellerin (Laurent): Ça pourrait intervenir au niveau des pertes, mais ça, c'est des assurances dont on paie des primes qui sont relativement élevées. Alors, là aussi, si c'est nous autres qui continuent à payer... Oui, ça peut être couvert par les programmes d'assurance. Mais

je prendrais un champ comme celui que je vous parlais tantôt, là, chez moi, là, qui va être comme ça cette année, parce qu'ils ont décidé de passer... je leur avais dit de passer le long du fossé, mais ils ont passé en plein milieu de la planche. Alors, il n'y aura pas de luzerne, là, c'est sûr, sûr, sur 30 arpents de long. Le premier 20 % de pertes dans tous les programmes d'assurance, ils sont à mes frais. Il n'y a aucune compensation pour le premier 20 % de pertes. Alors, ça va être à l'intérieur des pertes de 20 % que je vais assumer à 100 %.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): C'est des discussions qui auront lieu au niveau des tables de concertation...

M. Pellerin (Laurent): Bon, et je pense que les producteurs sont prêts à faire des compromis entre la compensation et le déplacement. Des fois, juste le déplacement de la piste va réussir à maintenir un niveau de pertes... Par exemple, si on passe en bout de champ... On sait qu'avec notre machinerie, nous autres, on vire en bout de champ. Les récoltes soient moins intéressantes en bout de champ, les rendements sont moins intéressants. Ça fait que déjà, s'ils passent les pistes dans les bouts de champ, ça règle une partie de notre problème ou ça diminue les pertes de façon substantielle. Bon, des fois, ce n'est pas possible. Mais, à toutes les fois que c'est possible, je pense qu'il y a moyen de s'entendre avec les clubs pour minimiser ces risques-là. Ça fait autant d'argent de moins pour eux autres à supporter, dans les pertes, puis, pour nous autres, bien c'est un petit peu plus vivable, c'est moins frustrant, parce qu'on les voit tout l'été, tu sais. Puis les producteurs sont fiers, ils aiment ça quand le champ pousse, puis que ça pousse égal, puis que c'est beau, là, tu sais? Puis, quand tu as un manque en plein milieu du champ, à longueur du champ, puis ça dure quatre ans, tu trouves ça bien plate.

● (10 h 10) ●

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup. Je céderai maintenant la parole au critique officiel de l'opposition en matière des transports, M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Mme Thiboutot, M. Pellerin, plaisir de vous accueillir à cette commission, ce matin. J'ai lu avec beaucoup d'attention votre mémoire et j'ai plusieurs questions, sauf qu'on est limité dans le temps, et je vais me limiter à quelques questions pour permettre à un collègue de vous en poser.

Je veux revenir sur les droits compensatoires pour l'utilisation des terres privées. Je ne parle pas de financement, là. Je parle de droits compensatoires pour les propriétaires agricoles qui prêtent, avec contrat ou après négociation leur terre. Là où je suis d'accord avec le principe, j'accueille votre proposition... Je suis d'accord avec le principe. Sauf que vous nous dites: Est-ce qu'on pourrait utiliser des sommes des droits d'accès aux sentiers acquittés par les membres? On sait que ces sommes servent déjà à l'entretien, à la question de surveillance, la sécurité, etc. Puis les membres, les clubs, les fédérations ont beaucoup d'investissement et de dépenses à faire pour cerner toutes ces problématiques-là.

Et par ailleurs d'autres groupes... Hier, je pense que c'est la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent qui a proposé dans le même sens mais qui a dit, elle: Est-ce qu'on ne pourrait pas, pour les agriculteurs, avoir des crédits d'impôt

ou des crédits de taxes foncières? Je vous pose la question: Est-ce que cette avenue-là vous semble plus — comment dirais-je? — prometteuse dans le sens que... Parce que, là, on va vider les clubs, on va vider les fédérations d'argent, si jamais le gouvernement souscrit à ça, et on ne règle pas le problème, là. On ne règle pas le problème.

M. Pellerin (Laurent): On n'a pas suggéré d'éléments, là, sur crédit d'impôt, ou des choses comme ça, on n'a pas osé aborder ça de cette façon-là.

M. Deslières: D'autres ont osé, par exemple.

M. Pellerin (Laurent): Oui. Ce n'est pas évident en partant. D'abord, comment on contrôle ça? Quel individu a droit? À quelle place qu'il y a eu des dommages? Puis, par rapport à ceux qui n'en ont pas eu... Est-ce que tout le monde réclame de façon arbitraire? Vous voyez comment la gestion de ça n'est pas bien, bien plus simple que de donner des amendes, là. Et on est conscients que les clubs n'ont pas beaucoup d'argent.

Mais il y a quelque chose d'éducatif dans cette démarche-là. S'il y avait une ponction, même légère, de chacun des clubs dans une espèce de fonds provincial de compensation ou fonds régional de compensation, les membres des clubs, sachant qu'ils contribuent à un fonds de compensation, on remonterait, je pense, d'un cran le niveau de sensibilisation à restreindre les dommages. Et je ne suis pas sûr qu'il y en aurait tant que ça, des dommages, s'il y avait une certaine responsabilisation, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Sors de la trail, ne sors pas de la trail, aujourd'hui, il n'y a aucune pénalité supplémentaire. Alors, s'il y avait ce message-là, que, si tu brises quelque chose, tu paies ou le club paie collectivement, j'ai l'impression que les membres se sensibiliseraient assez rapidement. Il resterait notre portion de la société, là, un peu délinquante, là, comme on a dans tous les secteurs. Celle-là va être dure à contrôler, que ce soit pas crédit d'impôt ou autrement.

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

M. Deslières: Mais, dans le sens du principe, est-ce que ça a été négocié avec les fédérations? Est-ce que votre fédération...

M. Pellerin (Laurent): Non.

M. Deslières: Est-ce que l'UPA et le syndicat... Il n'y a jamais eu de discussion, pas de négociation mais de discussion, au moins sur le... d'établir le principe et de voir après les mécanismes.

M. Pellerin (Laurent): Oui, il y a eu des discussions, mais il n'y a pas de...

M. Deslières: Il n'y a pas eu de conclusion, il n'y a pas eu de...

M. Pellerin (Laurent): Il n'y a pas de conclusion là-dessus, il n'y a pas de... Je pense que les clubs reconnaissent que, oui, il y a des dommages, ils font les efforts qu'ils sont capables de faire pour les minimiser, ces dommages-là, mais il reste des dommages chez les

producteurs qui ne sont pas compensés ou qui ne sont pas... Et surtout ceux qui sont hors de la normale. Je veux dire, celui qui arrive avec un état de vandalisme dans ses champs parce qu'il est allé se faire un party de «spinnage» sur ses terres, qu'est-ce que vous voulez, c'est qui qui était là, qui était responsable? Ce n'est probablement peut-être même pas des membres de clubs. Tout est possible là-dedans, là. Ce n'est pas évident à contrôler.

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

M. Deslières: M. le Président, je reviens sur la question de financement du réseau. Vous l'avez abordée avec Mme la ministre déléguée aux Transports. Vous avez à fort propos dit: Écoutez, c'est de l'argent recyclé, je comprends qu'il sera dédié. Et Mme la ministre, ce matin, vient de nous dire qu'elle avait en tête une somme de 4, 5, 6 millions, peut-être plus. Par ailleurs, hier, il y a des gens qui ont demandé à ce que l'évaluation rigoureuse... parce qu'on est en face d'un vaste chantier... On ne le sait pas. Mme la ministre a répondu que ce sera aux CRE de voir ça. Mais, aujourd'hui, tout d'un coup, ce matin, on parle de 4, 5, 6 millions pour voir au réaménagement, aux changements de... à bâtir d'autres... une partie de réseau qui serait à déplacer, tout ça. Est-ce que ça vous paraît, l'élément, là, du fait que ce ne soit pas de l'argent... de nouvel argent, c'est de l'argent dédié... Il y a des conséquences sur d'autres aspects à ça. Donc, on fait quoi, au juste? On règle une situation, ce qui est correcte, mais par contre on va nuire à d'autres... au développement régional, sur d'autres aspects.

M. Pellerin (Laurent): Je l'ai fait, le commentaire tantôt. Nous, que ce soit de l'argent dédié, si c'est le même argent qui allait aux régions, ça ne fait pas d'argent supplémentaire. Alors, s'il n'y a pas plus d'argent de ce côté-là, je ne vois pas comment il y en aurait plus du côté crédit d'impôt non plus, c'est le même argent. C'est de l'argent que le gouvernement n'aura pas à gérer si c'est un crédit d'impôt, mais qu'il a à gérer maintenant et qu'il ne veut pas distribuer ou attribuer à cette fonction spécifique là, à tout le moins en sommes supplémentaires. Ne mêlons pas les affaires non plus, là. Le 4, 5, 6 ou 7 millions qui a été parlé, là, on parle de compensations pour des déplacements ou des travaux, on ne parle pas pour des compensations de pertes ou d'inconvénients pour les producteurs... les propriétaires de terres privées, là, ce n'est pas de ça qu'on parle.

M. Deslières: Deux choses différentes.

M. Pellerin (Laurent): Et, nous, ces compensations-là pour déplacement d'autoroutes de motoneige ou de quad, on est plus ou moins chauds à cette question-là parce que ça va dans le sens contraire de ce qu'on plaide. On ne plaide pas trop fort, nous autres, sur la permanence des pistes, on plaide plutôt contre la permanence des pistes. Alors, si on y fait des investissements de 2, 3, 4, 5, 6 millions à travers le Québec, ces sentiers-là, ces bouts de sentiers là vont commencer à ressembler à quelque chose de permanent, puis ça, ça nous achale un peu, là.

M. Deslières: J'ai le goût de... C'était mon autre question, puis je vais y aller rapidement, là. Mais vous

apportez un élément un peu surprenant, dire... Écoutez, on veut bâtir un réseau, un vaste réseau interrégional, local et régional, et il m'apparaît qu'à un moment donné il doit y avoir un caractère permanent à ce réseau. On ne peut pas être... les fédérations, et tout ça, ne peuvent pas être assujetties à des négociations sur une base annuelle, pratiquement de gré à gré ou même... Moi, ça m'apparaît un petit peu incompatible avec l'idée de bâtir ce que Mme la ministre appelle une route blanche ou une autoroute blanche.

M. Pellerin (Laurent): Bien, écoutez, si la société québécoise veut bâtir des autoroutes pour les véhicules hors piste, hors terrain, hors route, ça devra passer par les processus classiques. Et on va se battre un peu pas mal là-dessus, là. On n'acceptera pas des expropriations ou des installations permanentes sur nos terres pour les véhicules récréatifs. Ce qu'on a été prêts à faire dans le passé et ce qu'on est prêts à faire dans le futur, c'est de concéder des accès négociés sur nos terres. Et la permanence, je l'ai dit tantôt, elle est toute relative, dans le sens que je peux bien vous dire que, pour cette année, vous allez passer là puis, l'année prochaine, vous ne passerez plus là, vous allez passer là, ça n'empêche pas que la route va se faire pareil, mais elle ne passera pas à l'endroit où elle passait, alors que, si on l'installe de façon permanente, elle est là pour toujours avec les embarras que ça va causer. Là, je pense que, nos producteurs, ils vont ruer. Puis je pense que le gouvernement puis la société québécoise ne seront pas assez riches pour acheter tout ce réseau-là à la grandeur du Québec. On est mieux de mettre l'argent sur les autoroutes pour les véhicules automobiles.

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

M. Lelièvre: Merci, M. le Président.

Une voix: Vous changez de village.

M. Lelièvre: Bonjour, Mme Thiboutot, M. Pellerin. Je vais continuer sur ce que vous venez de dire. D'abord, vous demandiez la reconnaissance comme contribution importante au niveau de l'agriculture et de la foresterie. Je pense qu'elle vous est acquise depuis un certain nombre de décennies, puisque le nombre de producteurs que nous avons dans les régions et au Québec, tant au niveau agricole que forestier, le démontre.

Par ailleurs, je veux revenir sur ce que vous disiez tout à l'heure: Bon, on est contre la permanence. Quand vous me dites ça, je comprends que vous voulez qu'on déplace l'assiette, l'endroit où la route passe, hein, qu'on peut la déménager, parce qu'éventuellement il peut se produire certaines choses et on a besoin d'une partie du terrain. Hier, les municipalités nous disaient que, dans leur schéma d'aménagement, elles incluaient, par exemple, des axes et éventuellement des corridors. Je ne connais pas tous les impacts, là, que ça peut produire concernant les terres, mais je vais me documenter là-dessus parce que c'est un domaine que je suis peu familier et...

● (10 h 20) ●

M. Deslières: Vos propos étaient tellement agréables.

M. Lelièvre: Alors, quand vous parlez de dédommagement pour les bris qui sont faits sur vos terres, moi, je comprends que ce sont des personnes qui utilisent les sentiers et qui s'en vont en dehors des sentiers balisés ou encore identifiés. Donc, on est dans un cas de vandalisme parce que, si, dans... Vous nous parliez d'une érablière qui a eu des tubulures qui ont été brisées. Ce sont des personnes qui ne sont pas encadrées dans un parcours particulier, identifié, balisé, balisé et qui permet dans le fond d'avoir un contrôle aussi concernant la sécurité. Ce sont des éléments importants. Alors, je fais une distinction, moi, entre l'intrusion sur une propriété privée, comme je n'ai pas un sentier de motoneige sur mon terrain, mais il y aura quelqu'un qui pourra passer puis venir briser les arbres sur mon terrain, donc c'est du vandalisme, c'est une intrusion sur la propriété d'autrui. J'essaie de faire les distinctions avec ça.

Par ailleurs, je vous invitais à lire un mémoire qui est quand même intéressant, où on parle de financement, de retombées économiques, c'est le mémoire des ATR associées du Québec, que vous pouvez vous procurer ici. On parle de retombées quand même importantes, là, 1,3 milliard de dollars au Québec, par année, relié à la motoneige et au quad. C'est beaucoup d'argent, c'est énorme. Ça se répartit partout dans l'ensemble du Québec, mais c'est important. Et on dit qu'uniquement pour la motoneige c'est 723 millions et, pour les quads, c'est 591 millions de retombées dans l'économie. Alors, je pense qu'il va falloir que tout le monde y contribue si on veut vraiment développer ça parce que c'est des montants importants. Les régions ne peuvent pas se passer de ces investissements. Et d'autre part, s'il n'y a pas un encadrement au niveau des sentiers pour pratiquer ces sports-là, il y aura davantage d'anarchie, donc davantage de dommages. Moi, j'aimerais ça que... Comment vous voyez ça, vous?

M. Pellerin (Laurent): Bien, regardez, deux, trois affaires là-dessus. D'abord, s'il n'y a pas de sentier qui se rend dans nos boisés et érablières, il n'y aura pas de vandalisme dans les érablières, là, ou il y aura très peu de vandalisme dans les érablières. Alors, il y a une cause à effet, là, assez directe entre certains dommages causés, même s'ils sont en dehors de la trail. Puis les gens ne sont pas attachés sur leur skidoo, là, et sur leur quad non plus, là. Ils peuvent débarquer quand ils veulent. Et ça, il y a un seul lien qu'on fait, c'est la présence du sentier. S'il n'y a pas de sentier, ils ne se rendent pas à pied au bout des terres pour aller dans les érablières, ça ne passe pas, là.

M. Lelièvre: Mais les propriétaires en ont, des sentiers pour aller travailler sur leur érablière. Ils en font, des sentiers.

M. Pellerin (Laurent): Bien, écoutez, les machines skidoos qu'on a, là, aujourd'hui, ça ne se promène pas n'importe où, là, ils ne vont pas virer dans le bois pour rien, là. S'il n'y a pas de sentier, ils ne s'approchent pas...

M. Lelièvre: Non, je le sais, je le sais.

M. Pellerin (Laurent): ...de ces affaires-là, là. Je ne parle pas de la robuste motoneige avec laquelle on ne fait pas de trail, là. Mais ceux qui vont dans les trails, c'est

des machines assez sophistiquées, ça ne s'en va pas se promener partout à travers les branches, là. On se comprend bien là-dessus. Ça fait que, quand ils débarquent, oui, c'est vrai, il y a une idée faite d'avance qu'on veut aller soit volontairement causer du dommage ou on le cause accidentellement. Bon.

L'autre question, c'est l'immunité. Moi, après qu'ils sont rendus dans la trail puis qu'ils sortent du sentier, s'ils se plantent ou s'il y a un arbre qui leur tombe sur la tête, s'ils tombent, s'ils défoncent dans un fossé, peu importe qu'est-ce qui arrivera, ils pensent qu'il y a un pont puis il n'y en a pas, puis... si le producteur est tenu responsable... Actuellement, on est tenus responsables de tous ces accidents-là. Ça n'a aucun sens. On veut se dégager de ça.

L'autre chose, sur la permanence du sentier, qui était votre premier propos, pour vous expliquer que ça ne peut pas être permanent. Je fais drainer une terre, drainage souterrain, puis ils décident qu'il passe à travers de la terre, le sentier de motoneige. Les drains vont geler vis-à-vis de là. On ne peut pas, cette année-là, l'année qu'on fait drainer, accepter que ça vienne geler les drains. Dans deux, trois ans, quand la terre sera remise en condition, peut-être. Alors, vous comprenez qu'à l'occasion il faut que ça change de place, ces affaires-là.

L'autre remarque que je ferais, c'est sur la question des municipalités et des MRC. Nous autres, on pense que les gens des municipalités et des MRC, ils ont déjà assez de pouvoirs pour... le temps qu'ils ont pour gérer ces problèmes-là. Mettons qu'ils en ont plein leur casque avec qu'est-ce qu'ils ont à faire. Il faudrait faire attention pour leur donner le pouvoir de gérer ces choses-là. À tout le moins, nous autres, on va exiger d'être autour de ces tables-là. Ils ne viendront pas imposer des contraintes supplémentaires, ils en font déjà assez, là.

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, moi, je vais vous parler un peu comme un agriculteur. On le sait très bien, parce qu'on le vit par chez nous aussi, les tracés des motoneiges, on essaie autant que possible de les faire passer dans des chemins agricoles, dans des bouts de terre, comme vous dites. C'est sûr que, quand ça passe en plein milieu d'un terrain, le printemps, ça prend plus de temps, tu vois la différence, la terre gèle plus profondément.

Mais, moi, je pense qu'on parle beaucoup des inconvénients, mais les inconvénients ne sont pas causés normalement par les membres des clubs, parce que les membres des clubs qui se promènent avec des véhicules de 10 000 \$, 12 000 \$, ils ne vont pas faire de... ils n'iront pas casser de vitres et briser rien. C'est souvent des gens qui ne sont pas membres, qui sont délinquants, et puis ils prennent le décor. Mais ça, ça va être... De quelle façon on peut encadrer ça? Je pense que même les membres des clubs, autant de VTT comme des motoneiges, il va falloir qu'ils se responsabilisent. Quand ils voient faire ça, ils devraient être policiers eux-mêmes pour essayer de dénoncer ces choses-là, parce que, ça, je pense qu'on va toujours en avoir.

Moi, la question que j'avais emmenée hier... Il y a beaucoup, dans les petites municipalités en tout cas — ça doit être la même chose dans les grosses municipalités — il

y a beaucoup de chemins, de boisés qui sont municipaux. On pourrait permettre aux VTT de circuler dans ces chemins municipaux là, qui appartiennent à la municipalité. À l'heure actuelle, le ministère des Transports, la Sûreté du Québec ne permet pas aux municipalités d'autoriser les véhicules hors route de se promener dans ces chemins-là. Moi, je pense qu'on pourrait un peu améliorer la loi dans ce domaine-là pour permettre l'utilisation de ces chemins-là qui, en fin de compte, sont payées par le public, et ils ne briseraient rien. Qu'est-ce que vous en pensez, vous, de ça, M. Pellerin?

M. Pellerin (Laurent): Bien, à certains endroits, c'est sûrement une bonne solution. Je veux dire, quand on se promène un peu dans la province puis qu'on a l'occasion d'aller dans des régions un peu plus éloignées, on voit que les gens ne s'enfargent pas trop, trop avec la circulation des véhicules hors route. Quand on arrive au nord de La Tuque, quand on arrive à certains endroits en dehors des routes principales, au Saguenay—Lac-Saint-Jean, on voit des motoneiges puis des quads dans les rues, partout. Bon. Si c'est fait de façon un peu encadrée, il n'y a probablement pas plus de risque de se promener à travers le clos à n'importe quelle condition, il n'y a sûrement pas plus de risque, là. Bon.

Comment on fait pour l'encadrer? Là aussi, il y a probablement une période d'éducation et de sensibilisation à faire de ce côté-là. Et, à tout le moins, si on utilisait ces sentiers-là ou ces accès-là, il y aurait probablement un contrôle plus facile de la part des gens, polices et autres contrôleurs de club, qui pourraient le faire. Alors que, quand c'est perdu au bout des terres, dans le fond des bois, aller contrôler le monde qui passe par là, ce n'est pas évident.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. Pellerin, Mme Thiboutot. Vos propos ont su enrichir les membres de cette commission. Merci de vous être déplacés.

Alors, sans plus tarder, j'inviterais maintenant la Fédération québécoise des clubs quads à bien vouloir prendre place.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre! Alors, je vous introduis maintenant la Fédération québécoise des clubs quads, qui est représentée par M. Jocelyn Belly, président, et M. Danny Gagnon, son directeur général. Alors, messieurs, vous connaissez les règles: 15 minutes de présentation de votre mémoire; par la suite, il y aura échange avec les membres de cette commission pendant 30 minutes. Alors, M. le président.

Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ)

M. Belly (Jocelyn): Bonjour, messieurs dames, Mme la ministre. Alors, chers membres de la commission, c'est avec grand plaisir que nous vous présentons les commentaires de notre fédération concernant le document d'orientation pour VHR, présenté par Mme Julie Boulet, ministre déléguée aux Transports. Notre organisation accueille favorablement la plupart des dispositions présentées dans ce document.

La Fédération québécoise des clubs quads, la FQCQ, est un organisme sans but lucratif qui a pour but de développer et de promouvoir la pratique sécuritaire de l'activité de loisirs qu'est la circulation en quad au Québec. Pour s'assurer du respect de la loi et de la pratique sécuritaire de l'activité, elle peut compter sur la collaboration de plus de 1 692 patrouilleurs de sentiers bénévoles et de plus de 2 540 bénévoles oeuvrant à l'entretien des sentiers et aux activités locales. La FQCQ a une vision globale à long terme et souhaite que son activité continue de grandir et de se développer dans le respect de la Loi sur les véhicules hors route aussi bien que dans le respect de l'environnement, de la faune, de la flore et des autres citoyens.

• (10 h 30) •

Les clubs de la FQCQ, qui regroupaient 9 000 quaddistes en 1995, comptent aujourd'hui plus de 59 160 membres. L'activité du quad connaît une belle progression, et les mesures proposées par le document d'orientation de Mme la ministre permettront à la FQCQ d'encadrer encore plus efficacement l'utilisation du quad. Et, puisque le nombre de véhicules immatriculés est passé de 130 000 à 308 499 au cours des 10 dernières années, il est prévisible que la croissance de l'activité se maintiendra à la hausse. Le quad est une activité ayant un potentiel de retombées économiques particulièrement intéressant, puisqu'il s'agit d'une activité qui se pratique sur quatre saisons. Je cède maintenant la parole à notre directeur général, M. Danny Gagnon.

M. Gagnon (Danny): Mme la ministre, M. le Président, membres de la commission, ce fut un travail de marathonien que de suivre et d'écouter plus de 16 rencontres publiques à travers le Québec, mais il fut très intéressant d'entendre les divers intervenants émettre leurs commentaires sur l'activité des VHR. Au cours de ce processus, j'ai été agréablement surpris de constater que les intervenants ayant une vision négative de notre activité étaient en minorité. Et les gens qui se sont exprimés l'ont fait de manière constructive, sans perdre de vue les objectifs de mieux encadrer la pratique du VHR, ce qui résulte aujourd'hui en un document d'orientation proposant des solutions intelligentes qui sauront répondre aux besoins des citoyens ainsi qu'à ceux des utilisateurs.

La concertation régionale. Nous sommes d'avis qu'il est plus que temps que des tables de concertation régionales soient mises en place afin de mieux développer et de stabiliser le réseau des sentiers. Toutefois, nous nous permettons de proposer l'ajout de la CPTAQ à la liste des intervenants suggérés en page 11 du document d'orientation. De plus, nous demandons que les représentants du quad à ces tables de concertation soient sélectionnés par la fédération elle-même. Ces personnes devront faire preuve d'une grande ouverture d'esprit, être capables de développer une véritable vision régionale de l'activité du quad. Notre expérience passée démontre qu'il est difficile pour certains bénévoles qui ont travaillé d'arrache-pied pour bâtir leur club d'accepter des compromis pour ce dernier ou pour leurs localités. Ceci risque d'être une source de conflit entre eux et les aménagistes des MRC ou autres intervenants.

Les municipalités devront adopter des règlements clairs sur la circulation des VHR et installer la signalisation qui s'y rattache. Actuellement, trop de circulation

est accordée aux clubs de quad de façon non officielle, ce qui fait que les utilisateurs de passage se perdent dans les rues de certaines municipalités à la recherche du véritable sentier autorisé. À cet effet, plus de budget de signalisation devrait être accordé aux municipalités afin de combler cette lacune. Puis, afin de permettre l'embauche d'un coordonnateur et d'une coordonnatrice de qualité pour le développement de l'activité, notre fédération est prête à ajouter de l'aide financière à celle qui sera mise à la disposition des CRE par le ministère des Transports pour l'embauche de personnes ressources pour la mise en place des tables de concertation.

Le financement. La mise en place de réseaux interrégionaux est impérative pour la répartition des retombées économiques sur toutes les régions du Québec. Une fois encore, un travail de rationalisation devrait être fait pour limiter le nombre de portes d'entrée sur certaines régions. Une répétition des sentiers parallèles pour accéder aux mêmes localités représente d'énormes frais d'aménagement et d'entretien pour un potentiel d'adhésion identique. Le quad a besoin de sentiers interrégionaux accessibles sur quatre saisons, et conséquemment ces sentiers nécessitent un investissement plus important afin de les rendre conformes aux normes qui s'y rattachent pour la protection de la faune et de l'environnement.

Actuellement, les sentiers quatre saisons sont sous-financés et leur aménagement nécessite des investissements récurrents. Les problèmes les plus fréquemment rencontrés pour l'aménagement durable des sentiers sont la sous-évaluation par les bénévoles des travaux et des argent nécessaires ou, lorsque l'évaluation des travaux est faite par des professionnels de la foresterie, les coupures des montants d'aide demandés par les MRC qui jugent qu'il vaut mieux répartir l'aide entre plusieurs demandeurs que de donner les moyens d'effectuer correctement, pour plus de longévité, les travaux pour une seule demande de volet II.

Les tables de concertation devraient avoir le mandat de recommander aux MRC l'attribution de l'aide financière aux demandes visant les sentiers qui cadrent avec le plan régional, ceci afin d'éviter l'amoncellement des sommes requises pour permettre d'effectuer correctement et compléter les travaux projetés et d'en assurer la durabilité.

Les zecs. Les sentiers interrégionaux de quad rencontrent beaucoup de difficultés sur les territoires des zecs. L'inconsistance de ces règlements de ces territoires publics ou privés est un irritant à l'encadrement de l'activité quad. À l'entrée de chaque zec, l'utilisateur doit payer un droit d'accès de 6 \$ plus les taxes. Ce montant autorise son détenteur à circuler partout sur la zec. Tout ce que la FQCQ demande, c'est d'avoir accès à ce territoire de façon transitoire seulement, ce qui permettrait de relier les régions entre elles.

Depuis cinq ans déjà, nous tentons de négocier avec la Fédération québécoise des gestionnaires de zecs, et, à notre grand désarroi, elle n'a qu'un bien faible pouvoir de recommandation auprès de ses membres. En 2004, nous avons conclu une entente pour la vente d'une vignette annuelle de zec au coût de 34 \$ par quad membre de la FQCQ. Les zecs n'ont pas toutes respecté cette entente de la vignette, avec pour résultat que nos membres se sont vite lassés de se faire taxer de nouveau et de façon inattendue à des barrières. La validité aléatoire de cette

vignette a vite fait d'être reconnue, et les gens ont cessé de se la procurer, et certains ont carrément demandé de se faire rembourser.

Notre fédération a fait une nouvelle proposition à la FQGZ qui, comme nous en avons déjà été informés, ne sera pas retenue. Les zecs désirent que nous leur garantissons annuellement un revenu. Nous trouvons exagéré que le quad doive payer uniquement pour transiter via ces territoires. Cette pratique nuit au développement du quadisme et doit être abolie.

Le financement et l'entretien. Le financement pour l'entretien des sentiers est actuellement insuffisant parce que sous-évalué. En effet, les clubs pauvres y consacrent moins d'argent, soit en n'entretenant pas les sentiers adéquatement ou en interrompant complètement l'entretien lorsqu'ils manquent d'argent. Le volet de l'entretien des sentiers est particulièrement important pour assurer la sécurité des utilisateurs, et, contrairement à ce que certains semblent croire, l'entretien des sentiers d'été est plus onéreux que celui d'hiver.

Depuis 1998, nous recevons 6 \$ de la surcharge de l'immatriculation pour l'entretien du réseau et, depuis 2001, nous demandons une augmentation de ce montant. Nous souhaitons avoir un retour de 30 \$ sur la surcharge de l'immatriculation. Le quad est une activité qui se pratique à l'année et qui a un potentiel de développement énorme. Le Québec est un lieu privilégié pour la pratique du quad, et il y a lieu de miser sur son potentiel pour en faire une des activités principales de l'industrie touristique. Du 30 \$ demandé pour l'immatriculation, 10 \$ seront consacrés à l'établissement d'un réseau permanent pour la mise de fonds des utilisateurs aux différents programmes. Ces mises de fonds sont actuellement souvent difficiles à rassembler. L'autre part du 20 \$ de l'immatriculation sera remis par le programme actuel aux différents volets.

La pérennité des sentiers. La pérennité des sentiers est l'un des éléments clés du document. Nos bénévoles n'en peuvent plus de relocaliser des sentiers. Mieux localiser les sentiers pour bien stabiliser le réseau est important pour ne pas avoir à recommencer sans cesse.

Le resserrement des règles est un point qui nous interpelle le plus dans ce document. Nous sommes favorables à l'interdiction de la vente d'accessoires modifiés pour les quads. C'est le cas des systèmes d'échappement trafiqués qui n'ont pour seul effet que de nous faire perdre régulièrement des droits de passage. Nous souhaitons que le libellé de cette mesure soit facilement applicable, car actuellement ce n'est pas le cas.

Nous recommandons avec insistance que le guide d'information sur les VHR destiné aux municipalités soit produit pour les informer sur leurs pouvoirs de décision et leurs droits en matière de réglementation de VHR sur leur territoire. Nous demandons que ce document soit endossé par les organismes interagissant avec les municipalités, tels que le gouvernement, les corps policiers municipaux et provinciaux et la fédération, afin que finalement une seule et même information soit diffusée par tous ces groupes confondus. Des avis contraires persistent à être émis et nous causent inutilement des désagréments.

L'élaboration des plans d'évacuation des blessés hors route est aussi une grande préoccupation. Tous se lancent la balle, et il devient important de préciser des protocoles d'évacuation pour toutes les régions du Québec.

La sécurité. Nous sommes en désaccord avec la proposition de hausser l'âge minimum de conduite. Nous sommes d'avis que, pour accroître la sécurité des jeunes, il serait préférable d'obliger les jeunes de 14, 15, 16 et 17 ans à suivre la formation obligatoire au cours de conduite de quad. Les jeunes de 14 et 15 ans sont très réceptifs et attentifs à la matière enseignée. Le cours de conduite de VHR est la première formation de conduite de véhicule motorisé à laquelle ces jeunes participent, et c'est probablement pourquoi ils sont tellement réceptifs. De plus, ils en sont à l'âge de conduire un cyclomoteur sans aucune formation. N'est-il pas illusoire de croire qu'ils s'abstiendront de conduire un quad en sentier alors qu'ils ont droit à la conduite d'un cyclomoteur sur les routes, parmi les automobiles et les camions?

● (10 h 40) ●

Nous nous inquiétons aussi du vide juridique que laisse ce report d'âge minimum de conduite en matière d'assurance. D'autre part, le document d'orientation prévoit une immunité aux cédants de droit de passage pour mieux les protéger et, d'autre part, le décalage de l'âge minimum de conduite expose les familles québécoises à perdre une partie de leur protection d'assurance en responsabilité civile, tel que stipulé dans la police FPQ n° 1 du Québec. Si vous n'acceptez pas cette révision de cette mesure, nous vous demandons une dérogation pour tous les jeunes que nous avons récemment formés.

La location des VHR. Il est temps que la location des VHR soit mieux réglementée. De plus, l'âge des véhicules devrait faire partie de ces mesures, et une fiche d'entretien pour chaque véhicule devrait être tenue à jour par le locateur. Cette fiche devrait même être accessible au client à son retour de location. Les guides en VHR devraient avoir une formation adéquate en plus d'une formation en premiers soins. Aussi, une formation de base d'une durée de quatre heures devrait être mise en place à l'intention des clients locataires.

Compétences fédérales. Nous recommandons à Mme la ministre de faire des démarches auprès de ses confrères des autres provinces du Canada pour en arriver à faire implanter des normes de limitation de puissance moteur dans les plus brefs délais. La puissance actuelle des véhicules nous fait déjà craindre le pire. Le Québec est reconnu comme un leader en matière de législation VHR, et il est temps d'utiliser cette notoriété pour influencer l'avenir.

La surveillance des sentiers. Nous demandons que le pouvoir d'accepter ou de destituer des agents de surveillance de sentiers appartienne à la fédération. Actuellement, ce sont les clubs qui ont ces pouvoirs, et, si un agent abuse de ses pouvoirs, il peut demeurer en fonction tant que son club tolère ou est en accord avec ses méthodes d'intervention. Nous avons rencontré récemment un cas pour lequel nous avons les mains liées pour prendre des sanctions disciplinaires, et l'individu, agent de sentiers, est dirigeant de son club, et il le sait pertinemment.

Au sujet de la formation de la Sûreté du Québec, j'aimerais spécifier que, jusqu'à maintenant, aucun de nos 1 600 agents de sentiers n'a été formé par cette dernière. Nous nous questionnons donc, à la FQCQ, sur la supposée entente de formation pour nos agents de surveillance de sentiers. Toutefois, nous savons que les agents de sentiers de la motoneige ont eu droit à cette formation et nous en attendons toujours.

Les agents spéciaux. La Fédération québécoise des clubs quads est d'accord avec l'implantation d'agents spéciaux. Cependant, on s'interroge sur les coûts de formation et d'opération de ces équipes d'agents. L'achat d'équipement, les frais de déplacement et autres dépenses reliées doivent être évalués. Nous prévoyons faire l'acquisition de 24 véhicules répartis en équipe de deux. C'est un nombre de 60 agents spéciaux que nous prévoyons faire former pour utiliser ces véhicules — on a des coûts approximatifs en annexe. Ces agents devraient aussi avoir le pouvoir d'intervention envers les clubs. Par exemple, les agents spéciaux devraient pouvoir émettre des constats d'infraction lorsque des clubs ne respectent pas les normes de signalisation.

La sensibilisation. Les manufacturiers devraient être mis à contribution pour faire de la sensibilisation. Nous pensons qu'une taxe aux manufacturiers de 25 \$ par unité vendue garantirait les sommes requises pour faire cette campagne. Aussi, des normes de publicité devraient être émises afin que les publicités de manufacturiers n'entrent pas en conflit avec les campagnes de sensibilisation.

L'accessibilité aux services éducationnels est digne d'intérêt. L'automne dernier, nous avons participé à une tournée de sensibilisation, sur les heures de lunch, dans les écoles secondaires de la MRC de L'Assomption. Nous pensons que l'impact serait plus important si les interventions étaient faites dans le cadre des heures de cours afin d'avoir davantage l'attention des étudiants pour faire passer notre message.

L'assurance responsabilité civile obligatoire. Dans le but d'augmenter le degré de sécurité de nos sentiers, nos membres nous ont donné mandat de faire des représentations afin de doter notre organisme d'un régime d'assurance responsabilité civile automobile semblable à celui que bénéficient les motoneigistes membres de la FCMQ. Il est établi que ce régime permet d'éviter les accidents avec les victimes... et laisser les parties impliquées dans leur situation financière désastreuse. D'autre part, ce programme possède la qualité de favoriser la pratique organisée du quadisme. Le coût d'achat étant avantageux, plusieurs quadistes vont trouver avantageux d'adhérer à un club et donc de circuler dans des conditions de sécurité optimales, des conditions qui sont également respectueuses de l'environnement et de la tranquillité des citoyens. Nous croyons que l'implantation de ce régime d'assurance cadre parfaitement avec les démarches de la ministre. Merci.

Le Président (M. Pinard): MM. Gagnon et Belly, merci beaucoup. Sans plus tarder, je cède la parole à Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, bienvenue à cette commission, M. Gagnon, M. Belly. Ça nous fait plaisir de vous revoir. M. Gagnon, je vais aller tout de suite avec un point qui me semble crucial, là. Vous dites, à la page... Bien, en fait, je n'ai pas de page, là. Mais, pour le financement de la ressource, aux tables de concertation, vous dites clairement, c'est écrit, là, que vous êtes prêts à participer financièrement à la rémunération de cette ressource-là. Alors, je suis très heureuse d'entendre cette nouvelle-là. Et on va avoir des partenaires possiblement qui vont nous aider, mais êtes-vous capable de nous dire de quelle façon? Comment vous voyez ça? C'est-u un montant d'argent, M. Gagnon, que vous seriez prêts à ajouter à la...

M. Gagnon (Danny): Écoutez, ça peut être un montant financier, ça peut être en support technique parce que... Hier, j'ai ri parce que j'ai entendu plusieurs gens, comme l'URLS de la Mauricie qui est venue dire qu'ils avaient loué des VTT pour la location, pour répertorier le réseau de sentiers au GPS, puis tout, tandis que c'est nous qui avons fourni les véhicules gratuitement et qui avons fourni aussi notre cartographe pour les mesurer, les sentiers. Donc, c'est nous qui avons fait le travail. Ça fait que le travail de répertoriation du réseau, on est aptes à le faire. Donc, c'est des choses comme ça. On peut intervenir aussi financièrement. On se serra la ceinture de notre côté parce qu'on en est sûrs, que, si les régions ont une ressource de qualité pour nous aider à développer notre réseau, le travail va être mieux fait et sera fait plus rapidement.

Mme Boulet: Vous parlez également d'augmenter, là, la contribution sur la plaque d'immatriculation. La contribution à l'heure actuelle est de 6 \$, puis vous suggérez d'augmenter ça à 30 \$. Vous ne trouvez pas que vous y allez fort?

M. Gagnon (Danny): Non. On ne trouve pas qu'on y va fort parce que, par le passé, on nous a dit: On est prêt à vous en donner, mais on ne veut pas que vous reveniez. Ça fait que, là, on ne commencera pas par demander 20 \$...

Mme Boulet: On a déjà dit ça?

M. Gagnon (Danny): On ne commencera par demander 20 \$ pour revenir, dans cinq ans, redemander un 10 \$ additionnel. On veut demander 30 \$ pour ne plus avoir à revenir. Et aussi, de ce 30 \$ là, comme vous voyez, on va mettre 20 \$ dans les programmes actuels et on va garder une partie, 10 \$, pour l'implantation du réseau. Donc, quand il y a des mises de fonds à faire pour implanter un réseau, sur un volet II, ils demandent 20 % de cotisation, si ça coûte 200 000 \$, le sentier, ça va prendre 40 000 \$, là. On est prêts à participer financièrement à partir de cette aide-là et, au fur et à mesure que le réseau va se développer et se stabiliser, on transférera cette somme-là de 10 \$ progressivement vers les programmes actuels des clubs. Et on pense que c'est une solution gagnante.

Et aussi vous savez que, nous, chez nous, on s'est pris en main, je pense qu'on est en avant du gouvernement de deux ans parce qu'on a déjà commencé le travail de rationalisation des clubs, de rationalisation des réseaux. Le Centre-du-Québec a déjà fusionné des clubs. Le week-end dernier, on a fusionné des clubs dans la région Chaudière-Appalaches. On est en train de travailler sur d'autres régions. On travaille actuellement sur la Mauricie. Les clubs de la Mauricie, probablement début juin, vont être fusionnés, ne vont faire qu'un club. Donc, c'est un partage équitable de la richesse sur l'ensemble des régions.

Nous, on a fait faire une étude, on a étudié toutes les possibilités, la péréquation, toutes ces choses-là. Ça semblait être une bécaille, la péréquation, tandis qu'un partage équitable des ressources à l'intérieur d'une région, ça va donner un meilleur équilibre financier sur l'ensemble des clubs, une qualité de sentiers, une qualité d'entretien

plus adéquate. On a une personne, nous, d'embauchée chez nous qui ne fait que ça depuis deux ans.

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

Mme Boulet: M. Gagnon, vous venez de parler que, vous, vous n'êtes pas pour une péréquation mais un partage équitable de toutes les ressources pour toutes les régions. Un, j'aimerais ça que vous m'expliquiez, là, c'est quoi, la différence entre les deux.

Et, deux, je suis contente de vous entendre: la rationalisation dans le sens de fusionner des clubs, de voir à ce que nos sentiers, on n'en ait pas trop pour nos besoins, qu'on ait le minimum ou qu'on ait l'essentiel finalement pour permettre à nos gens, ou nos utilisateurs, ou nos touristes de pouvoir circuler et de faire le tour du Québec. Alors, vous, la rationalisation, en tant que fédération, vous y croyez, à ça, vous pensez que le nombre de sentiers doit être limité, rationalisé, même, si c'est possible, dans une région donnée, s'il y a trop de sentiers, les diminuer? Parce que finalement plus on en a, puis plus c'est difficile de les entretenir, M. Gagnon.

Alors, je vais vous laisser, là... Alors, il y a la rationalisation. Et vous allez m'expliquer qu'est-ce que vous voulez dire par partage équitable des ressources par rapport à une péréquation. C'est plus avantageux? Ça permettrait un partage plus équitable encore qu'une péréquation?

Le Président (M. Pinard): M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): C'est sûr que ça équivaut à un partage plus équitable des régions. Parce que, si on prendrait une région donnée, exemple la Mauricie, bon, la Mauricie, bien Trois-Rivières, que vous connaissez bien, Trois-Rivières, bon, est un club qui a peut-être 90, 125 km de sentiers, qui est un club qui a environ 2 000 membres. Donc, c'est un club qui a énormément d'argent, très peu de sentiers à entretenir, qui a une facilité d'offrir une qualité de sentiers, tandis que Lac-à-la-Tortue ou La Tuque...

Exemple, La Tuque. La Tuque se retrouve avec 500 km de sentiers, 90, 92 membres. Comment on veut que La Tuque... Si on lui donne la péréquation pour l'équilibrer avec les autres clubs par un système de péréquation, on va contribuer à garder La Tuque pauvre toujours. Tandis que, si on prend la ressource financière de Trois-Rivières, de La Tuque, de Lac-à-la-Tortue ou de l'ensemble de la région, qu'on la met toute dans le même pot et qu'on défraie les coûts d'entretien et les coûts de signalisation, on va obtenir un meilleur équilibre financier sur l'ensemble de la région. Ça, c'est pour ce qui est de la péréquation, de cette partie-là.

La rationalisation des réseaux, c'est sûr que c'est très important, parce qu'on regarde nos confrères, à tout bout de champ, on entend nos confrères pleurer parce qu'ils manquent d'argent pour entretenir des sentiers dans certaines régions. Mais, lorsque tu t'assis puis tu regardes leur cartographie, tu te rends vite compte qu'il y a des sentiers parallèles qui sont subventionnés tandis qu'il manque de l'argent pour interrelier une région à un endroit où ce serait rentable. Donc, nous, on a préféré la rationalisation du réseau, pour dire: Bon, bien, ça ne donnera pas plus de membres s'il y a deux sentiers, on est mieux de le concentrer sur un et de concentrer les sommes pour faciliter le financement du réseau.

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

• (10 h 50) •

Mme Boulet: M. le Président. Vous dites, M. Gagnon, également... vous parlez d'un 25 \$ qu'on pourrait demander aux manufacturiers pour chaque unité vendue puis faire un fonds qui pourrait servir, là, à sensibiliser ou à faire de la publicité davantage axée sur le tourisme, le loisir, le plein-air, la famille que sur la performance. Puis ça, nous, on adhère au principe, là, de changer l'image des campagnes de publicité. Est-ce que c'est une démarche qui a déjà... Est-ce que vous avez tâté les compagnies? Est-ce que vous avez déjà eu une approche par rapport à ça avec les manufacturiers au Québec?

M. Gagnon (Danny): Écoute, il y a déjà eu une approche, il y a déjà des approches. Par contre, connaissant l'industrie, leur façon de fonctionner très bien, pour en avoir déjà fait partie donc, c'est un peu utopique de croire qu'ils vont mettre des sommes via leur conseil des manufacturiers pour faire de la promotion sur la sécurité, et tout, parce que ça marche par parts de marché. Puis là, eux, leur mise de fonds est par mise de véhicule. Puis un manufacturier va dire: Pourquoi, moi, je mettrais 25 \$ par unité?, c'est moi qui en vends le plus, puis, toi, tu en vends moins, tu vas mettre juste... moi, ça va me coûter 50 000 \$ puis, toi, ça va te coûter 20 000 \$. Puis là, au niveau de leur table à eux autres, à l'interne, ils n'arrivent pas à s'entendre sur un montant ou sur une action.

Puis les actions actuellement qui sont faites... Ils en font, des actions de sensibilisation, mais c'est un beau grand spectacle parce que, si on regarde le programme NatureWatch qui a été mis en place pour l'industrie des VHR, qu'eux ils ont fait des pamphlets qu'ils ont diffusés à la grandeur du Canada pour faire un beau show, je m'excuse, mais, quand on gratte dans NatureWatch, on se rend compte que ce programme-là, il est valable uniquement à Mattawa, en Ontario, il n'est pas valable à la grandeur du Canada.

L'an passé, les manufacturiers, ils ont mis une publicité dans les médias au travers le Québec pour annoncer un message publicitaire sur Clean and Green: Nettoyons les sentiers avec des sacs de poubelle, et tout. Malheureusement, ils ont dépensé de l'argent pour rien, ils ont fait un beau show devant l'opinion publique, ils ne nous ont même pas avisés qu'ils mettaient de la publicité dans les médias, tu sais. Ça fait qu'on dit: On aime bien mieux qu'il y ait une taxe qui soit mise dans un fonds puis qu'on travaille en collaboration avec eux, avec le ministère des Transports et avec les fédérations pour faire de la promotion qui soit concrète et qui soit réaliste avec ce qui nous concerne au Québec.

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

Mme Boulet: Il y aurait un collègue qui aurait une question.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Tout à l'heure, vous avez parlé, là, de la CPTAQ comme membre de la table. Ça m'a surpris un peu.

M. Gagnon (Danny): Bien, ça vous a surpris? C'est sûr que ça en surprend plusieurs parce que... Je pense que la CPTAQ, c'est un organisme qui a intérêt à être sur ces tables-là parce que, si on veut faire de la permanence de sentiers, on n'a pas le choix, on est obligés de passer par eux autres, puis malheureusement c'est des gens qui sont complètement déconnectés de la réalité. Ils sont déconnectés de la réalité agricole comme ils sont déconnectés d'une foule de réalités. Eux, ce sont des fonctionnaires qui gèrent une loi qui dit: Il ne faut pas proliférer le réseau de sentiers sur le domaine agricole.

Donc, quand un agriculteur, il accorde un droit de passage de gré à gré à un club de quad ou un club de motoneige, il va limiter sa perte de culture, tu sais, par différents moyens. Il va dire: Prends mon chemin de tracteur, passe dans mon érablière. Là, on va arriver à la CPTAQ, la CPTAQ va dire: Non, ça, c'est une implantation de sentier en domaine agricole, c'est refusé. On ne touche pas à la culture agricole, là, on va passer dans le chemin de tracteur du monsieur, on va passer peut-être sur le bout de ses terres où qu'il y a un...

Mais ces organismes-là, ils sont importants, et actuellement l'ensemble des demandes qui leur est fait est refusé pour toutes sortes de raisons. Donc, on a dit: Tant qu'à les avoir déconnectés de la réalité, mettons-les à la table de concertation, qu'ils soient au fait du travail qui soit fait et qu'ils soient sensibilisés à ce qu'il n'y aura pas nécessairement de grandes pertes agricoles ou de grandes pertes.

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

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui. J'essaie de comprendre pourquoi la CPTAQ intervient dans ces... Là, je ne comprends pas. Il y a l'UPA, l'UPA locale, les comités consultatifs agricoles au niveau des MRC. Tout le monde-là se parle, on prend des ententes. Qu'est-ce qu'ils viennent faire là, ces gens-là?

M. Gagnon (Danny): Au Saguenay—Lac-Saint-Jean, actuellement, dans le domaine du quad, ils sont dans tous les dossiers, O.K.? Puis, quand on leur dit... Tu sais, ailleurs au Québec, là, nous... Moi, j'administre provincialement. Ailleurs au Québec, quand j'ai la CPTAQ dans des dossiers, c'est parce qu'il y avait un agriculteur qui ne voulait pas que ça passe, qui avait demandé un avis à la CPTAQ. Puis ce n'est pas arrivé souvent, c'est arrivé à une ou deux occasions. Je l'ai eu à l'île d'Orléans puis je l'ai eu à d'autres places, mais c'est arrivé très rarement.

Tandis qu'au Saguenay—Lac-Saint-Jean c'est à la grandeur de la région. Puis on a fouillé un peu au Saguenay, au Saguenay, on a dit: Ah oui, quand on fait un sentier de motoneige, on n'a pas besoin d'un avis de la CPTAQ, mais, si on fait un sentier de quad, ça prend un avis de la CPTAQ. Donc, j'aime bien mieux les avoir à la table puis les sensibiliser, puis tout ça. Ou peut-être qu'au Saguenay—Lac-Saint-Jean des quads, ils n'en veulent tout simplement pas puis ils ont trouvé un moyen de dire: Regarde, on va les tasser, on va leur mettre la CPTAQ dans les jambes puis on va s'en croiser les bras comme ça.

Le Président (M. Pinard): Oui, il vous reste encore quelques secondes.

Mme Boulet: Quelques secondes.

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

Mme Boulet: Quand vous parlez, là, d'une contribution, là, de 30 \$ de surcharge, monsieur, si je compte bien, là, 30 \$ fois 300 000 véhicules immatriculés au Québec, là... C'est ça? C'est 30 \$ fois... C'est ça? Vous recevez actuellement 1,8 million, et là, si on calcule, là, que vous passez de... parce que je l'ai pas compté, là, mais 24 \$ de plus fois 300 000, là, ça fait combien de plus, ça, monsieur?

M. Gagnon (Danny): Je ne l'ai jamais compté, ça doit faire une affaire comme...

Mme Boulet: 7, 8 millions?

M. Gagnon (Danny): ...aux alentours de 6, 7 millions.

Mme Boulet: 6, 7 millions. Puis vous avez besoin de tout ça, M. Gagnon?

M. Gagnon (Danny): Oui, on a besoin de tout ça.

Mme Boulet: O.K.

M. Gagnon (Danny): On a des gens à encadrer, on a... On a des gens à encadrer, on a du membership à aller chercher. Souvent, le gouvernement, il nous sert: Vous savez, M. Gagnon, il y a 300 000 véhicules immatriculés puis vous avez 60 000 membres. Je vous ferais remarquer, Mme la ministre, que la Loi sur les véhicules hors route, elle a été adoptée en 1996. Il n'y a jamais eu de réglementation... Il y a eu une réglementation, là, en 2004, 2005, pour les agents de surveillance de sentiers. Donc, il n'y a jamais eu vraiment de pouvoir réel chez nous pour faire adhérer des gens. L'État ne nous a pas réellement aidés à contribuer à augmenter le membership. Par contre, la job, elle a été faite.

Créer des sentiers de VHR, il faut calculer que les sentiers de VHR, en été, là, selon les normes environnementales et toutes les règles d'aménagement en normes, c'est très, très cher. On parle de 10 000 \$ du kilomètre en aménagement de sentiers, en construction pure et simple. Quand on fait de la réaffectation de sentiers, on parle de 5 000 \$ du kilomètre, quand on veut respecter les normes. Et, juste de la réparation sommaire ou de l'aménagement, là, vite fait, de couper des branches, puis des choses comme ça, dans un ancien chemin forestier, on parle de 3 000 \$ du kilomètre. Et l'implantation d'un réseau quad pour interrelier l'ensemble des régions du Québec est très, très importante. Donc, les sommes nécessaires sont nécessaires.

Mme Boulet: Une dernière petite question, M. Gagnon.

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

Mme Boulet: Vous avez entendu les gens, avant vous, qui sont passés. M. Pellerin de l'UPA nous disait

que ce qui les dérange, ce n'est pas les gens qui circulent sur les sentiers, c'est les gens qui sortent des sentiers, qui font du vandalisme, qui sont délinquants. Puis je le sais que vous êtes conscients, là, que... Qu'est-ce que vous comptez faire pour sensibiliser, éduquer davantage vos utilisateurs ou rejoindre davantage de gens? Parce que tout le monde ne fait pas partie d'un club, tout le monde n'est pas membre à la fédération. Est-ce que vous avez quelque chose que vous planifiez pour essayer de rejoindre...

Parce que, nous, ce qu'on peut faire, on va le faire. Alors, on a parlé d'un petit feuillet qu'on inclut, à la SAAQ, avec la plaque d'immatriculation, il y aura de la sensibilisation qui sera faite aussi au niveau des écoles secondaires. Mais est-ce que, chez vous, il y a un plan de match pour essayer d'éduquer davantage vos utilisateurs?

Le Président (M. Pinard): M. Gagnon.

● (11 heures) ●

M. Gagnon (Danny): Chez nous, c'est sûr qu'il y a un plan de match, là. Présentement, on a l'opération Mission 400 000 roues pour augmenter les membres. On travaille là-dessus pour augmenter les membres, de la sensibilisation. Cette année, on a de la publicité dans les émissions de chasse et pêche pour aviser les chasseurs qu'ils peuvent utiliser leurs véhicules en dehors de la période de chasse et de pêche qu'ils pratiquent. Il y a un gros travail d'information à faire aux gens. Il y a des gens qui ne savent même pas qu'il y a des clubs. Tu sais, il y a des gens qui sont propriétaires de véhicules, qui ne savent pas qu'il y a des clubs.

Par contre, l'étude de Tourisme Québec, quand on l'étudie complètement, on se rend compte qu'il y a énormément de gens qui font des touristes. Un des gros travaux... Je pense que, chez nous, le travail au niveau des membres, il est bien fait en période hivernale, mais il est mal fait en période estivale, pour toutes sortes des raisons. Les zecs, entre autres, en font partie. Tu sais, le gars, au lieu de rentrer membre d'un club, il va dans la zec, il paie 6 \$, il se promène partout. La zec, il n'a pas besoin de... Le gars de La Tuque n'a pas besoin de rentrer membre du club de La Tuque pour payer 80 \$ pour être membre du club. Il va dans la zec, il paie 6 \$ puis il fait sa «ride», là.

Ça fait que tout ça, l'encadrement du réseau puis les règlements municipaux... Les règlements municipaux, ça va être important que les municipalités, quand elles vont adopter des règlements municipaux, que ce soit pour les membres, que ce ne soit pas un règlement municipal «at large», parce que, là, on va mettre des VTT dans les chemins à la grandeur des municipalités puis ça va être ouvert à tous les citoyens du Québec. Donc, on n'aidra pas à améliorer la situation du membership, puis tout ça, là.

On a un plan de match pour augmenter les membres, et ça progresse très bien, ça progresse de 10 % par année. Par contre, vous comprendrez que, sur nos 60 000 membres, 90 % des 60 000 membres ont plus de 35 ans. On a 12 000 membres qui ont plus de 65 ans. Ces gens-là, là, ce n'est pas des coupeux de clôture puis des gars qui veulent aller se promener dans la bouette. Mais ceux-là qui se promènent dans la bouette, il faut qu'on soit capables de les rejoindre, ceux-là qui vont briser les choses; puis actuellement on les rejoint difficilement.

Donc, les programmes scolaires, ça peut être quelque chose de très bien. D'ailleurs, la démarche qu'on a faite dans L'Ascension était dans ce sens-là.

Le Président (M. Pinard): Merci. Alors, avant de céder la parole au député de Percé et critique en matière de revenu...

Une voix: De Gaspé.

Le Président (M. Pinard): De Gaspé. Je suis parti avec Percé. Est-ce que la ville de Percé est dans votre comté, M. le député?

M. Lelièvre: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Oui. Donc, alors, le député de Gaspé et de Percé.

M. Lelièvre: Et le rocher également.

Le Président (M. Pinard): Alors, avant de vous céder la parole, je tiens tout simplement à préciser que, dans notre système, au Québec, ce serait une grande première que de voir la CPTAQ siéger sur un comité. Alors, vous savez, on reconnaît, au Québec, l'indépendance judiciaire, et la CPTAQ est un tribunal administratif judiciaire. Donc, M. le député de Percé et Gaspé et critique en matière de revenu.

M. Lelièvre: Notre président, ce matin, m'attribue de nouveaux titres. Alors, M. Belly, M. Gagnon, bonjour. J'ai été agréablement surpris, cet hiver, d'apprendre qu'au niveau du quad ça se pratiquait à l'année, même en hiver. Et on ne l'a pas beaucoup souligné, hein, dans ce mémoire et dans les différentes interventions qui ont été faites, mais il faut compter là-dessus, parce qu'il y a les motoneiges, en hiver qui, elles, l'été, ne peuvent pas circuler, mais les quads ont la capacité de circuler 12 mois par année.

Alors, je voudrais revenir sur la question du 30 \$ pour bien comprendre ce montant-là. C'est un montant que vous voulez qu'il soit imposé en sus des droits d'immatriculation qui sont déjà en vigueur. Et est-ce que vos membres sont d'accord avec ce 30 \$ là? Et je voudrais savoir comment vous avez procédé pour obtenir leur assentiment, parce que, quand même, c'est...

Le Président (M. Tomassi): M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): Le ministère des Affaires municipales nous a demandé de produire des résolutions de chacune des régions du Québec, après consultation des membres, sur leur accord à l'augmentation sur l'immatriculation. Ça fait plus qu'un an et demi qu'ils les ont en main. Ça fait qu'on les a vraiment sondés. Et l'ensemble des gens qui viennent ici pour déposer des mémoires, ils le disent tous, là, ça prend du financement, ça prend de l'argent pour entretenir ces réseaux-là adéquatement.

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Vous êtes en construction de réseau, parce que vous parlez que 10 \$ seraient consacrés à

l'établissement d'un réseau permanent. Donc, est-ce que, partout au Québec, vous avez la capacité de faire ce réseau permanent là? Par exemple, la Gaspésie, je sais qu'il y a des gens qui — et, moi, dans le passé, j'ai travaillé avec eux — ont volontairement et de leur propre initiative construit des sentiers ou encore aménagés des sentiers sur les terres publiques, avec l'accord du ministère, naturellement. Donc, est-ce que vous avez un lien national, c'est-à-dire un réseau national actuellement qu'on peut compter dessus?

M. Gagnon (Danny): On a un réseau national actuellement de 17 000 km de sentiers.

M. Lelièvre: Qui relie toutes les régions?

M. Gagnon (Danny): Les régions sont toutes reliées en été, elles ne le sont pas toutes nécessairement en hiver. C'est pour ça que les zecs, c'est une grande problématique chez nous. On a hâte que quelqu'un mette ses culottes puis qu'il règle ça, ce dossier-là, là, parce que c'est assez complexe, les liens interrégionaux, parce qu'ils coupent des régions en deux, les territoires de zecs. Donc, c'est une grande problématique.

Mais le réseau actuellement, il a 17 000 km de sentiers. Ce qu'il a besoin, c'est d'être consolidé, d'être aménagé correctement à certains endroits parce que, j'en conviens, il n'est pas aménagé correctement partout, à l'exception de chez vous, en Gaspésie, parce qu'en Gaspésie l'URLS de la Gaspésie s'est prise en main et a eu plus de 3 millions de dollars, qui ont été investis dans le réseau de sentiers, chez vous. Nous, la fédération, on a participé financièrement au financement du pont de Sainte-Annes-Monts, là, qu'ils parlent qu'il a coûté 300 000 \$. On a participé financièrement à différentes choses chez vous, dans votre région, là. Mais ce travail-là est à faire dans l'ensemble des régions du Québec.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. Gagnon. M. le député.

M. Lelièvre: Merci. Au niveau des immatriculations et des permis de conduire, je sais que, bon, les VTT ne sont pas considérés ou en tout cas ne sont pas assimilés à une moto, hein? Par contre, au niveau de leur présence, elle est marquée, hein? Les VTT, on en voit de plus en plus, et il y a beaucoup de promotion de la part des vendeurs à ce niveau-là. Et j'aimerais savoir de votre part, au niveau des impacts que ça pourrait avoir éventuellement...

Parce que, si le gouvernement décidait, par exemple, d'augmenter le tarif pour les permis, comme il s'appête à le faire pour les motocyclistes, de façon vertigineuse, là — c'est vraiment ça qui se produit, là — est-ce que ce ne serait pas un autre endroit où, par exemple, vos membres pourraient contribuer de façon volontaire ou en tout cas avec une acceptation — parce que vous parlez d'immatriculation et de permis — pour au moins un certain nombre d'années, pour doter le Québec dans le fond d'un réseau avec, bon, de la surveillance — parce que vous n'avez pas de surveillance — et toujours en ayant, par exemple, aussi une contribution de l'État? Parce qu'on le voit, hier, les ATR nous ont dit: C'est 1,3 milliard de retombées pour la motoneige et les quads. Donc, il y a de la place là, là, à partager l'assiette. Si ça n'existait pas,

il n'y en aurait pas de revenus. Ça, c'est aussi simple que ça. Donc, il y a lieu de regarder de ce côté-là. J'aimerais ça vous entendre là-dessus.

Le Président (M. Tomassi): M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): Concernant l'immatriculation, il faut comprendre que l'augmentation sur les permis sur la moto, c'est plus relié à l'assurance corporelle. En véhicule tout-terrain, l'utilisateur, motoneige, quad, n'a pas d'assurance corporelle. Donc, la société, via la carte d'assurance maladie, a des frais, là, mais la SAAQ n'a pas de frais, là, pour un accident de véhicule hors route. Ça fait que les permis, c'est assez dur de les augmenter, il n'y a pas de retour sur l'assurance de l'utilisateur comme tel.

L'immatriculation, c'est sûr que ça va contribuer à augmenter l'assiette. Ça va contribuer à augmenter les revenus des clubs pour entretenir le réseau parce que, là, on vient d'investir 3 millions de dollars en Gaspésie, mais, si on continue avec 6 \$, malheureusement ces gens-là, en Gaspésie, ils n'auront pas nécessairement les reins et les revenus pour entretenir, à cause du potentiel faible de membres, tout ça. Il va falloir les réunir, puis tout ça. Donc, c'est important qu'une augmentation comme ça soit faite pour stabiliser. Parce que le processus, il est long.

Je sais que, Mme la ministre en a parlé tout à l'heure aussi. 30 \$, ça paraît un gros saut, mais on nous a demandé de faire de quoi pour ne pas revenir. Ça fait qu'il faut faire de quoi puis ne pas revenir parce que ça fait depuis 2001 qu'on négocie, puis on est rendu en 2006, pour avoir une augmentation. En 2001, là, on demandait 15 \$, bien là on est rendu en 2006, là. Le processus gouvernemental est très long, il faut négocier longtemps. Ça fait que c'est important, ça.

Puis quatre saisons, là, ça coûte cher à entretenir, là. L'été, là... L'hiver, il y a les sentiers qui sont ponctuels, il faut gratter à toutes les semaines. Tu sais, je veux dire, quand on parle, là, de surfaceuses... Ici, il y a bien des gens qui connaissent un peu la machinerie d'entretien des sentiers, là, les dameuses. Chez vous, dans votre comté, lorsque je suis allé, cet hiver, le monsieur qui gratte la trail, il fallait qu'il se recule pour se prendre de l'air. En descendant dans les côtes, il poussait de la neige à la moitié du pare-brise. Il était dans six pieds de neige avec la machine. Pour gratter 40 km de sentiers, ça lui prend 13 heures. C'est un bénévole. Il gratte des trails la nuit puis il travaille le jour. Ça fait que ces gens-là, ils ont besoin de support, ils ont besoin d'aide, ils ont besoin d'améliorer leur équipement.

● (11 h 10) ●

Dans les clubs de quad, là, les équipements de sentiers, là, tu sais, nous, on accorde 25 000 \$ d'aide financière, ces équipements-là, ils sont rendus à 150 000 \$. C'est des bénévoles. Dans certains clubs, les banques, elles demandent au gars: Tu vas endosser la machine à titre personnel. C'est un bénévole qui fait rouler l'économie.

L'industrie touristique, à part de faire de la promotion, elle n'offre aucun retour. Exemple, l'ATR de la Gaspésie, ils ont dit: Ah, nous autres, l'ATR, O.K., on commence à avoir un réseau de sentiers en Gaspésie, on a des trails, puis tout, c'est correct, on va faire une carte de sentiers VHR pour faire la promotion. Ils vont vendre la publicité, ils vont tout faire, ils vont faire la

promotion, ils vont mettre l'argent de la publicité dans leurs poches puis ils ne donneront rien au pauvre petit gars qui gratte la trail. Puis ils vont dire au gars de la trail: Si tu veux avoir ton nom sur la carte de sentiers, ça va te coûter 300 \$ pour être membre de l'ATR.

Transports Québec, ils paient-ils Tourisme Québec pour leur dire qu'il y a des routes au Québec? On fait des routes, puis là l'industrie touristique n'a aucun retour. L'hôtelier, il fait de la promotion pour mettre de l'argent dans ses poches, pas pour le mettre dans la trail.

M. Lelièvre: M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Je vais revenir sur la question des assurances, toute la question de la responsabilité civile. Bon, je comprends que la Loi sur l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile ne s'applique pas en forêt, à moins qu'il y ait un accident avec un véhicule automobile. Ça, c'est autre chose. Mais par ailleurs, avec le nombre d'utilisateurs que nous avons en forêt, hein, avec le nombre de quadistes qui se promènent en forêt, tous ceux qui prennent des motocross, qu'on appelle, qui font du cross-country, moi, ça m'inquiète énormément, énormément, du fait que, bon, les assurances, à ce niveau-là... Il faut que chacun s'assure auprès d'une compagnie d'assurance. Et les couvertures, moi, je ne les connais pas, peut-être que vous pouvez nous en parler si vous avez plus d'information là-dessus. Mais, si on regarde les motoneiges, puis les quads, puis ensuite les autres, on se retrouve avec pas mal de monde, là, qui pourront être écopés éventuellement puis que la société va assumer les coûts.

M. Gagnon (Danny): Oui. C'est sûr que ça prend... Chez nous, on demande qu'il y ait un programme d'assurance responsabilité civile semblable à la motoneige, avec la vignette, pour avoir un minimum d'assurance et de recours pour les gens qui ont des accidents. C'est sûr que, s'ils frappent un arbre, ils demeurent tout seuls. Mais on sait qu'il y a un véhicule sur trois qui n'est pas assuré en responsabilité civile, même si la loi l'oblige. Cet hiver, en Estrie, j'ai un monsieur qui s'est fait frapper par deux gars en VTT, deux jeunes. Le monsieur, il est handicapé, il est paralysé et là il cherche quelqu'un à poursuivre pour avoir un recours. Il n'y en a pas, les deux gars qui l'ont frappé, ils ne sont pas assurés. Il est malheureux, ce monsieur-là, là.

Et aussi, même nous, quand on a fait temporairement... On a été obligés d'arrêter, là, à cause d'une injonction, mais, on l'a fait temporairement, la vente du programme d'assurance aux membres. J'ai été agréablement surpris de constater qu'effectivement ça génère des membres parce qu'il y a des gens qui ont une mauvaise expérience en assurance, que les compagnies d'assurance, elles ne veulent pas les assurer, ça fait que, là, ils disent: Aïe, au moins, je vais avoir de la responsabilité civile, je vais acheter ma vignette, je vais être couvert en responsabilité civile. Donc, c'est une protection accrue pour le citoyen.

Quand on parle des motocross — c'est vrai, il y a les motos hors route, là, dans les sentiers, tout ça — je

vous annonce qu'éventuellement, là, au cours de l'année qui vient, d'ici à la fin de l'année qui s'en vient, les motos, elles vont être intégrées à notre réseau, parce qu'on est en train d'intégrer le mouvement moto. Mme Boulet a fait beaucoup de pression là-dessus, on a travaillé fort là-dessus puis, en cours d'année, on va intégrer la moto à l'intérieur de notre réseau pour aussi accroître...

Premièrement, ces gens-là, malheureusement, ils n'ont pas de lieux de circulation. Au niveau des motocross, qui englobent les jeunes, c'est un problème de société. On envisage de créer des parcs fermés pour permettre à ces gens-là d'aller pratiquer leur activité parce qu'ils n'ont pas de place. À part les sites de compétition, ils n'ont aucun endroit pour aller, ces gens-là. Donc, il faut les encadrer. Et nous, on est en train de mettre en place les dispositifs pour encadrer ces organismes-là.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous avez eu l'occasion d'en discuter avec l'UPA?

M. Gagnon (Danny): Pour?

Le Président (M. Pinard): Intégrer les motos.

M. Gagnon (Danny): Les motos? Écoutez, non, parce que...

Le Président (M. Pinard): Oui, intégrer les motocross. Avec les propos qu'on a entendus tout à l'heure de la part du président de l'UPA et de Mme Thiboutot, semble-t-il qu'il y a, parmi une clientèle qui utilise les terres agricoles, des gens qui sont quasiment des spécialistes dans le saccage des terres agricoles.

M. Gagnon (Danny): Oui. Il y en a dans ces catégories-là, puis tout ça. Pour l'instant, l'intégration de la moto va se faire sur base volontaire des clubs. Ce sont les clubs eux-mêmes qui, après avoir consulté leur milieu, leur région vont nous aviser et que la moto, ce ne sera pas accessible à tout le réseau.

Puis il faut comprendre, là, que, quand on parle de motos, là, il y a deux sortes de motos, là. Il faut séparer les deux. Il y a les enduros, qui est une moto avec un moteur quatre-temps, avec une lumière en avant, une lumière en arrière, que normalement la clientèle est plus âgée. Donc, cette clientèle-là est plus civilisable. C'est celle-là qui va être intégrée dans les sentiers.

Au niveau des motocross, ceux-là qui créent le problème, la problématique, il faut leur faire des parcs fermés à l'intérieur de chacune des régions du Québec pour leur dire: Regardez, votre pratique d'activité, c'est là. Ces gens-là, actuellement, lorsqu'ils se promènent, ils sont délinquants, partout où est-ce qu'ils vont, ils sont délinquants. Ça fait que, quand il voit un agriculteur monter dans le champ avec son tracteur, il se pousse, il le sait, qu'il n'a pas le droit là. Quand il rencontre un char de police sur la rue, il se pousse, il le sait qu'il n'a pas d'affaire là. Il n'y en a pas de place. La loi ne leur a pas prévu d'endroits où circuler à part des sites de compétition, puis ces motos-là sont vendues pareil à des non-compétiteurs. Donc, il faut les prendre en main, il faut créer des parcs pour faire circuler ces gens-là. Et ces gens-là, ils ne demandent que ça, d'aller circuler à un endroit où ils n'auront pas de contravention, où ils n'auront pas à

passer la fin de semaine à se sauver de tout le monde qu'ils vont voir de peur de se faire engueuler.

Le Président (M. Pinard): Alors, vous avez tout un apostolat. M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Oui. M. le Président, je voudrais aborder un autre domaine. Parce que, tout à l'heure, vous avez parlé des zecs. Mais, les réserves fauniques, avez-vous approché la SEPAQ concernant la possibilité d'avoir une présence sur les chemins forestiers, par exemple? Parce qu'on sait que, dans les réserves fauniques, il y a de l'exploitation forestière. Est-ce que vous êtes en discussion avec la SEPAQ?

M. Belly (Jocelyn): Présentement, on est en grosse discussion avec la réserve des Laurentides en particulier, qui va nous...

M. Lelièvre: Mais la SEPAQ elle-même, là.

M. Belly (Jocelyn): La SEPAQ.

M. Lelièvre: Je veux dire le bureau-chef, comme on dit.

M. Belly (Jocelyn): Oui. La SEPAQ, il n'y a aucun problème, on est en discussion avec eux autres. Comme je dis, présentement, la réserve des Laurentides, la première chose qu'ils nous ont demandée, eux autres, c'est de s'entendre avec tout le monde qui était sur le terrain: les forestiers, les chasseurs, les trappeurs, les Indiens, tout ça. On a fait tout le tour de ça. La SEPAQ, ça ne pose pas du tout... même elle voit d'un bon oeil la venue du quad structuré dans les réserves parce que justement ils sont capables de les contrôler puis d'avoir des revenus avec eux autres. Ce printemps, on balise la réserve des Laurentides qui va connecter le Québec avec le Saguenay—Lac-Saint-Jean et Charlevoix. Ça va tout passer par là. Puis c'est presque tout signé, tout le monde est bien heureux de cette entente-là.

Les seuls problèmes qu'on a, encore là, dès qu'on sort d'une réserve, qu'on soit d'un côté ou de l'autre, on est pris avec des barrières qu'on appelle les zecs, où est-ce qu'on arrive à l'envers, où est-ce qu'on arrive où est-ce qu'il n'y a pas de contrôle, où est-ce qu'il n'y a pas de... Ils ne font rien quand ils reçoivent le monde, mais ils veulent taxer le monde en sortant. Si on arrive dans Charlevoix, on arrive dans une zec, qu'on sorte vers La Tuque, on arrive dans une zec, ou qu'on sorte vers le Saguenay, on arrive dans une zec, qui vont charger un droit de sortie parce que... Ils ne font aucun aménagement, aucune signalisation, aucune sécurité. Parce qu'on a utilisé leur terrain, ils vont nous cotiser en sortant et en rentrant.

Ça fait que je comprends mal que... où est-ce que la SEPAQ voit des revenus, où est-ce que l'association touristique voit des revenus qui soient contrôlés par des clubs privés déguisés, là, avec aucun investissement. Eux autres, c'est juste de l'argent qu'ils veulent, ils ne veulent pas le réinvestir. Moi, s'ils me disaient: On va le contrôler, par contre on va le sécuriser, on va le signaler, on va le gratter, on va vous aider, ce serait une autre paire de manches, ce qui n'est pas le cas présentement.

M. Lelièvre: Mais on sait que les zecs ont beaucoup de difficultés financières un peu partout au Québec.

M. Belly (Jocelyn): On a eu des propositions, avec les zecs, de plusieurs milliers de dollars sur la table, puis ça revient toujours au même. Ça a du bon sens...

Le Président (M. Pinard): Je regrette, M. le président, nous allons poursuivre. Une dernière et courte question de la part du député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Il faut toujours que j'aie des courtes questions. J'aurais aimé savoir comment est-ce que vous voyez ça, les quads, entre les régions, là, concernant les chemins boisés publics. Est-ce que, dans une région, c'est plus permissif que dans d'autres régions? Parce que souvent on se promène un peu au Québec puis on voit des quads sur les chemins publics, ils ont l'air à être en loi, puis, dans nos régions, s'ils mettent les quatre roues sur un chemin public, ils ont un ticket. Est-ce qu'il y a une différence entre les régions? ● (11 h 20) ●

M. Gagnon (Danny): Écoute, il y a une différence énorme entre les régions, et tout. D'ailleurs, je pense que le document d'orientation le démontre très clairement, Mme la ministre, lorsqu'elle a fait la tournée provinciale, cet été, elle l'a constaté elle-même, de voir les difficultés que les clubs avaient. D'ailleurs, l'idée de retirer le ministère des Transports dans l'approbation des règlements municipaux va énormément faciliter le processus, parce que c'est une problématique réelle, là, que la municipalité avait la volonté de faire un règlement municipal, Transports Québec n'avait pas nécessairement, selon son gestionnaire, la volonté de l'autoriser.

Chez vous, dans Chaudière-Appalaches, il y a 250 km de chemins qui sont utilisés, ils n'ont reçu aucune plainte. Ils ont négocié ça avec les municipalités. Ça s'est fait dans les règles de l'art, la signalisation a été apposée correctement partout. On a financé une partie de la signalisation qui a été mise là. Donc, ça a été très bien.

Le Président (M. Pinard): Merci, MM. Belly et Gagnon. Vos propos ont su enrichir les membres de la commission.

Et j'inviterais immédiatement la Conférence régionale des élus du Saguenay—Lac-Saint-Jean de bien vouloir s'approcher.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): Alors, nous reprenons nos travaux. Je suis heureux de vous introduire la Conférence régionale des élus du Saguenay—Lac-Saint-Jean, qui est représentée, ce matin, par M. Serge Simard, président de l'arrondissement de La Baie et membre du conseil d'administration de la CRE du Saguenay—Lac-Saint-Jean — bonjour; Mme Julie Bertrand, conseillère en développement à la CRE du Saguenay—Lac-Saint-Jean — bonjour, madame; et M. Jocelyn Bouchard, conseiller municipal à la ville de Roberval — bonjour, monsieur.

Alors, vous connaissez les règles. Vous avez un temps de 15 minutes pour nous présenter votre mémoire, et par la suite il y aura un échange avec les collègues de

l'Assemblée nationale durant une période de 30 minutes. Alors, monsieur.

Conférence régionale des élus du Saguenay—Lac-Saint-Jean

M. Simard (Serge): Merci, M. le Président. Vous comprendrez, M. le Président, qu'on vous a déposé un document qui est quand même un document de plusieurs pages, et je n'en ferai pas la lecture exhaustive. La raison, c'est que je ne voudrais pas endormir tout le monde, et en même temps je pense qu'on va aller directement aux points les plus importants, et on va laisser plus de temps à la période de questions qui nous permettra d'éclaircir quelques points qui seront à éclaircir.

Donc, on va débiter, M. le Président, par une petite description de la conférence régionale des élus. Vous comprendrez que c'est un organisme qui a été fondé par le gouvernement. Ça ne prend pas beaucoup, beaucoup d'explications, tout le monde le sait, sauf qu'on va quand même nous présenter. Elle est composée d'abord, à la base, de 14 élus municipaux en provenance des milieux géographiques de la région et d'un représentant au Conseil de bande de Mashteuiatsh, qui s'adjoignent sept représentants socioéconomiques. La Conférence régionale des élus du Saguenay—Lac-Saint-Jean est actuellement en processus d'élaboration de son plan quinquennal 2006-2011.

Le Saguenay—Lac-Saint-Jean, un territoire attrayant pour, j'imagine, l'ensemble du Québec. Vous allez comprendre que, les données qu'on va vous donner, ça semble être un fait. Des données régionales. Troisième région du Québec en termes de superficie, le Saguenay—Lac-Saint-Jean s'étend sur 106 508 km². On compte actuellement 49 municipalités réparties en quatre MRC, soient la MRC Maria-Chapdelaine, la MRC Domaine-du-Roy, la MRC du Fjord-du-Saguenay, la MRC Lac-Saint-Jean-Est, ainsi que ville de Saguenay qui compose 150 000 habitants.

Au Saguenay—Lac-Saint-Jean, les attraits des grands espaces et des grandes villes sont réunis pour la pratique des loisirs et des sports. On y offre, pour les adeptes de VHR, plus de 3 400 km de sentiers de motoneige entretenus et 1 770 km de sentiers de quad, dont 560 km balisés pour la période hivernale.

L'industrie de la motoneige au Saguenay—Lac-Saint-Jean, maintenant. Le réseau de sentiers de motoneige est un élément majeur de l'offre touristique régionale. Sa situation géographique favorise une période hivernale plus longue, et une qualité d'enneigement supérieure fait du Saguenay—Lac-Saint-Jean un terrain de jeu très convoité par les mordus de ce sport.

Récemment, Tourisme Québec a réalisé une étude sur les mesures d'impact économique par la pratique de la motoneige et de quad au Québec. Les chiffres produits concernant l'industrie de la motoneige démontrent que le Saguenay—Lac-Saint-Jean tire plus que son épingle du jeu quant à la question de l'industrie du tourisme relié à ce sport. À elle seule, cette industrie représente un chiffre d'affaires de l'ordre de 723 millions sur une base annuelle. La région accueille 27 % de la clientèle totale qui effectue un séjour avec au moins une nuitée et 18 % des excursionnistes d'une journée.

C'est au Saguenay—Lac-Saint-Jean que l'on compte le plus grand nombre de membres au Québec, soit plus de 9 600 personnes réparties au sein de 12 clubs de motoneige.

On entretient 3 400 km de sentiers d'une exceptionnelle qualité, accessibles aux touristes par cinq postes d'entrée, soient les régions de Charlevoix, de Québec, de la Mauricie, de l'Abitibi et de Manicouagan. Ces sentiers de pénétration multiples représentent un fardeau financier important quand il s'agit de leur entretien et sont utilisés à plus de 90 % par les motoneigistes extérieurs de la région.

On va passer au point 2.3, M. le Président, l'industrie du quad au Saguenay—Lac-Saint-Jean. L'industrie du quad compte 11 clubs regroupant plus de 3 292 membres. Actuellement, 45 % des clubs sont en mesure d'offrir une activité quatre saisons sur le territoire, dont 560 km de sentiers pour la période hivernale. On retrouve 1 770 km² de sentiers aménagés, et balisés, et reconnus par la fédération des clubs quads du Québec. Il n'y a actuellement aucun sentier donnant accès aux autres régions du Québec. Ça devrait être réglé d'ici l'été parce qu'il y a des bénévoles qui y travaillent très activement.

M. le Président, passons maintenant au point 3, à 3.1, la position régionale sur le document d'orientation du gouvernement. La conférence régionale des élus est en faveur de la démarche. Pour ce faire, nous croyons qu'il est souhaitable d'identifier un seul porteur de dossier VHR, puisqu'actuellement plus de cinq ministères sont interpellés. Vous comprendrez, M. le Président, que, le gouvernement étant ce qu'il est, à tort ou à raison, c'est compliqué des fois de s'y démêler. On travaille beaucoup plus souvent en silo, et chaque ministère a sa chasse gardée, et c'est très difficile pour le commun des mortels de s'y démêler et de discuter des problèmes que l'on a.

● (11 h 30) ●

Donc, nous vous présentons les commentaires et les pistes de solution de la Conférence régionale des élus du Saguenay—Lac-Saint-Jean concernant quatre des sept orientations de la proposition gouvernementale, soit: la concertation régionale, le financement des réseaux interrégionaux, la pérennité des sentiers et le resserrement des règles. Nous considérons que les trois autres propositions répondent à nos attentes.

Parce qu'ils sont tous interdépendants, nous croyons que les orientations ciblées doivent tenir compte autant des réseaux interrégionaux que des réseaux intrarégionaux. L'interrégional ne prendra tout son sens que s'il est directement lié aux sentiers locaux.

Nous croyons que l'enjeu majeur pour atteindre la pérennité des sentiers du Saguenay—Lac-Saint-Jean repose en grande partie sur les droits de passage. Vous comprendrez, lorsqu'on se promène dans des sentiers, ça devient le gaz de cette industrie-là que d'avoir des bonnes ententes au niveau de ces sentiers-là.

Passons maintenant au niveau des commentaires et des pistes de solution. La concertation régionale. Nous croyons que la mise en place des tables de concertation comme première orientation est une étape fort intéressante, considérant l'ampleur des objectifs fixés. Le mandat de réalisation d'un plan de développement exigera de la part de la ressource responsable un travail à temps plein, et ce, pour toute la durée du projet.

De plus, puisque les sentiers de motoneige de Chibougamau et de Chapais sont de notre territoire, selon la FCMQ, notre région devra s'arrimer avec la région du Nord-du-Québec. Ainsi, l'exercice de concertation impliquera un très grand nombre d'intervenants et de nombreux déplacements seront à prévoir, ce qui occasionnera des

coûts considérables pour une région comme la nôtre. Il faut donner à cette table les moyens à la hauteur de son mandat et en relation avec le territoire couvert.

Nos recommandations: la mise en place d'une table de concertation régionale telle que présentée dans le document d'orientation, accompagnée d'une bonification de l'aide financière annuelle provenant du ministère des Transports; deuxièmement, ajouter les sentiers locaux et régionaux en plus des sentiers interrégionaux dans le mandat attribué aux tables de concertation.

Nous sommes toujours à 4.2. Nous recommandons le maintien de cette orientation dans la mesure où une aide acceptable sera accordée. L'ensemble du ministère des Transports, qui applique pour la Route verte un programme d'entretien depuis plusieurs années, est une piste intéressante. Le même concept pourrait être envisagé pour la route blanche, et ce, pour les réseaux interrégionaux. Pour ce qui est du réseau intrarégional, il faudra prévoir d'autres mesures financières plus adéquates et adaptées, bien sûr.

Sur un autre point, le principe de l'utilisateur-payeur peut être une orientation envisageable. Toutefois, considérant les sommes que le gouvernement prévoit des VHR et des retombées économiques majeures de la pratique de cette activité pour l'économie québécoise, 1,3 milliard seulement pour la motoneige, il serait souhaitable que ce dernier investisse davantage dans l'aménagement de l'entretien des sentiers. C'est facile à compter: 1,3 milliard de retombées, si on calcule les taxes payées sur ces retombées-là, vous allez comprendre que tout de suite on vient de dépasser le 150 millions. Donc, il y a quelque chose à faire là.

La solution au financement des réseaux intrarégionaux au Saguenay—Lac-Saint-Jean repose en grande partie sur une péréquation plus équitable et de l'aide financière entre les régions et à l'intérieur de ces régions. Pour nous, il est prioritaire que le gouvernement alloue aux clubs de VHR le support financier nécessaire à l'entretien et au renouvellement des sentiers. Pour la motoneige, il est temps que des formules de péréquation soient adoptées selon la formule du nombre de motoneigistes membres versus le nombre de kilomètres à entretenir, la durée d'ouverture des aménagements et enfin le niveau d'enneigement régional. Puisque cette réalité touche également les quads d'hiver de même... Pardon, je m'excuse. Puisque cette réalité touche également le quad d'hiver, le même exercice devrait être appliqué concernant le quad.

Si on regarde cette problématique, M. le Président... On va faire un exemple. Si, en Ontario, on payait nos licences et nos plaques en Ontario puis on venait se promener au Québec, on aurait comme un problème. Se poser la question, c'est se donner la réponse. Bien, alors, dans le VHR, c'est ce qui se passe. C'est qu'étant donné la qualité de l'enneigement, le nombre de mois que l'on fait cette activité dans notre région, vous comprendrez que les gens d'ailleurs viennent chez nous. Et on est toujours pauvres, puis, plus on va fusionner les clubs... Quand on fusionne deux pauvres, on n'en fait pas un riche, on en fait deux fois plus pauvres. Ça fait que ce qu'il faut comprendre: il faut changer notre fusil d'épaule puis travailler avec une péréquation qui va justifier l'augmentation et la qualité des services donnés aux différents utilisateurs de ces véhicules-là.

Nos recommandations. Appliquer le modèle de programme d'entretien actuel de la Route verte à celui de la route blanche pour les réseaux interrégionaux; pour ce qui est des réseaux intrarégionaux, prévoir d'autres mesures financières plus adaptées. Réviser les programmes de péréquation du gouvernement et de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec afin d'assurer un partage plus équitable de l'aide financière entre les régions et à l'intérieur de ces régions; il faut que le nombre de motoneigistes membres versus le nombre de kilomètres à entretenir, la durée d'ouverture des aménagements, le niveau d'enneigement régional soient des critères intégrés aux programmes de la fédération. Prévoir une aide financière aux clubs de VHR pour les activités de patrouille et de surveillance.

La pérennité des sentiers maintenant, à 4.3 dans votre document. La mise en place des réseaux de sentiers de motoneige et de quad implique une multitude de propriétaires de lots privés, dont un grand nombre est susceptible de revendiquer certains préjudices. Au Saguenay—Lac-Saint-Jean, l'enjeu majeur pour l'atteinte de la pérennité des sentiers repose essentiellement sur des droits de passage. Nous croyons que la pérennité des sentiers passe par l'obtention de servitudes de passage durables.

Dans ce contexte, le fait d'apporter, tel que proposé dans les documents d'orientation, aux propriétaires qui accordent des droits de passage, un amendement législatif pour les protéger contre les recours n'est pas, selon nous, une orientation significative. Nous croyons qu'il faut accorder certains incitatifs attrayants aux propriétaires afin d'atteindre l'objectif de sentiers durables et assurer l'amélioration et la cohabitation avec les utilisateurs de véhicules hors route. Et, pour ce faire, il faut donner aux municipalités les moyens d'agir.

Nos recommandations. Si l'on désire assurer une réelle pérennité des sentiers, il faut octroyer une compensation financière aux propriétaires qui accordent des droits de passage pour l'aménagement des sentiers sur leurs terrains. Cette compensation doit passer par la fiscalité municipale. Par souci d'uniformité, il serait souhaitable qu'une politique de compensation soit élaborée par le gouvernement pour les municipalités. Accorder aux MRC une délégation de pouvoirs leur permettant d'adapter les distances séparatrices aux spécificités de chacun des secteurs.

Concernant le resserrement des règles, on va aller directement aux recommandations, M. le Président: accorder une protection aux municipalités concernant la responsabilité reliée à la circulation des VHR sur les chemins publics; prévoir un encadrement plus souple concernant la distance de circulation sur les chemins publics, basé notamment sur l'emploi d'une signalisation appropriée afin de tenir compte du caractère spécifique de la circulation des VHR.

Maintenant, en conclusion... Je voudrais vous indiquer, juste avant la conclusion, M. le Président, de biffer la troisième recommandation, c'est une coquille qu'on a dans notre document.

• (11 h 40) •

En conclusion. Comme vous le savez, la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean traverse une conjoncture économique difficile, accentuée, au cours des dernières années, par des fermetures d'usines et par de nombreuses pertes d'emplois. Toutefois, la région dispose d'atouts

significatifs pour redresser la situation. Nous travaillons actuellement à élaborer une stratégie concertée de diversification et de reconversion industrielle qui mise sur nos forces régionales et qui est axée sur la production à valeur ajoutée. Nous comptons également sur le potentiel nature remarquable de notre région, qui permet le développement d'une offre touristique distinctive, répartie sur quatre saisons. Les retombées économiques régionales directes rattachées à l'industrie de la motoneige et, dans un proche avenir, celles reliées à la pratique du quad sont majeures pour une région comme la nôtre.

La Conférence régionale des élus du Saguenay—Lac-Saint-Jean souhaite que les commentaires et pistes de solution proposés dans le présent mémoire contribuent à l'atteinte de l'objectif fixé par la consultation. Nous croyons au fort potentiel de concertation régionale dans la planification des actions pour la mise en place de sentiers permanents. Au Saguenay—Lac-Saint-Jean, deux enjeux majeurs sont en premier plan pour atteindre la pérennité des sentiers: l'obtention des droits de passage pour des servitudes durables et une péréquation plus équitable de l'aide financière entre les régions et à l'intérieur de ces régions. C'est en ce sens que les recommandations et les pistes de solution ont été envisagées.

Voilà, M. le Président, la teneur de notre mémoire. Et nous sommes prêts à recevoir les questions. Et vous comprendrez que les gens alentour de moi sont ici pour m'aider à bien répondre aux questions.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. Simard. Merci de cette présentation. Et, sans plus tarder, je vais demander à la ministre d'attaquer.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, M. Simard. Je voudrais vous souhaiter la bienvenue et vous remercier d'être présents et d'être venus nous faire part de vos commentaires à cette commission parlementaire. Alors, M. Simard, Mme Bertrand et M. Bouchard, là, bienvenue.

Alors, je vais commencer, pour aller le plus rapidement possible, pour vous donner le temps de vos expliquer. Vous parlez, à la page 6, M. Simard, là, en fait on parle de la Conférence régionale des élus, la table de concertation, et vous soulignez à la fin du paragraphe: «Pour ce faire, nous croyons qu'il est souhaitable d'identifier un seul porteur du dossier VHR, puisque, actuellement, plus de cinq ministères sont interpellés.»

Alors, quand vous me dites «un seul porteur de dossier», est-ce que vous parlez de la CRE, de la table de concertation ou si vous dites plutôt, là: Il y a trop de ministères, puis on aimerait mieux qu'il n'y en ait qu'un seul qui porte le chapeau? Alors, M. le président.

M. Simard (Serge): Exactement, on voudrait un seul ministère qui porte le chapeau de cette problématique-là, parce que, sans ça, on va se... Je vous le dis, au niveau des bénévoles, là, c'est toujours très compliqué de s'y trouver dans le gouvernement. Lorsqu'on fait affaire avec un seul intervenant, c'est beaucoup plus facile et beaucoup plus efficace parce que, lui, l'intervenant gouvernemental saura exactement où se logent les réponses, où se logent les solutions, et ce sera, dans ce temps-là, beaucoup plus facile que de faire affaire avec plusieurs intervenants qui protègent nécessairement leurs pouvoirs, il faut bien se le dire.

Mme Boulet: M. Simard, à l'intérieur... M. le Président, si vous me permettez. Dans la table de concertation, il y aura une ressource qui sera fournie, là, le ministère des Transports est prêt à financer ou à subventionner le salaire de cette ressource-là. Elle, elle devient une personne référence. Mais vous dites: Cette personne, même si à la limite... Déjà là, il y a un bon pas de fait, parce que chacune des personnes autour de la table n'aura pas à faire des appels, ça va être cette personne-là qui va devenir le mandataire. Mais, au-delà de ce mandataire-là, vous souhaiteriez qu'il n'y ait qu'un seul ministère qui, lui, fasse le travail dans les différents ministères qui peuvent être interpellés, là, étant donné que la conscience de l'ensemble du dossier est peut-être davantage concentrée aux Transports, si je peux me permettre, là.

M. Simard (Serge): Permettez, je vais laisser M. Bouchard répondre, Mme la ministre, parce que M. Bouchard a travaillé énormément dans ce dossier-là.

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

M. Bouchard (Jocelyn): Écoutez, Mme la ministre, évidemment, il est important qu'on ait un seul répondant. Juste pour vous situer, moi, je travaille dans le dossier de la mise en place de sentiers permanents à la MRC Domaine-du-Roy. Depuis quatre années, on a investi au-delà de 1,2 million là-dedans pour mettre en place tout près de 500 km de sentiers, autant motoneiges, VTT. Et évidemment c'est une réalité importante. Quand vient le temps de mettre en place des sentiers de motoneige, on est en relation avec le ministère des Transports, on est en relation avec Énergie et Ressources, on est en relation avec le ministère de l'Environnement, et c'est effectivement très complexe pour l'ensemble des bénévoles.

Et ça, je pense que c'est la donne, c'est une industrie qui repose sur des bénévoles, ça, la motoneige et le quad, son développement est assuré par ces gens-là, et c'est effectivement difficile pour ces gens-là de se retrouver. Et, dans une région qui est comme la nôtre aussi, qui est grande, ça implique des déplacements, ça implique des unités régionales, sous-régionales, alors c'est relativement complexe. Et, si on pouvait avoir un interlocuteur privilégié qui, lui, pourrait faire ce genre de travail là, je pense que ce serait extraordinaire parce qu'il saurait à qui s'adresser, il pourrait présenter la problématique et cette personne-là pourrait justement aller faire les représentations nécessaires par rapport à ça.

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

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Je vais revenir à la page 10, tout le paragraphe de la page 10, mais je pourrais revenir aussi bien également à votre encart, là, qui est à la page 11. Vous dites que, pour vous, la protection contre les recours pour les propriétaires fonciers qui permettent des droits de passage, vous dites que, pour vous, c'est une orientation... bien, vous n'êtes pas certains que c'est significatif mais vous croyez davantage qu'on devrait dédommager. Là, vous parlez par une fiscalité municipale, peu importe, là. Là, je veux que vous élaboriez sur le moyen. Mais, si je comprends bien, il y a 57 000 droits de passage qui sont autorisés ou accordés à chaque année. Et vous

pensez que tous ces droits de passages là devraient être compensés financièrement? Alors, M. le président.

M. Simard (Serge): Je vais laisser M. Bouchard répondre et ensuite je reviendrai, Mme la ministre.

M. Bouchard (Jocelyn): Écoutez, Mme la ministre, il est clair que d'offrir une protection aux gens, oui, c'est un pas dans la bonne direction, ça, c'est évident. Cependant, quand on parle de fiscalité municipale, déjà on sait qu'il y a des clubs, on donne une carte d'accès, on ne la donne pas, il y a toujours une dynamique... — c'est un mot que je n'aime pas, là, mais je vais l'employer pareil — il y a un petit peu de chantage par rapport à ça: Si tu ne me donnes pas deux cartes, tu ne passes pas, etc.

Nous, on pense que, si, via, par exemple, l'évaluation... Et ce serait probablement un des systèmes qui serait le plus juste et le plus équitable pour éviter justement la dynamique des voisins gonflables et tous les éléments de chantage. Si on pouvait faire en sorte que, dans le contexte d'évaluation, par exemple, les lots boisés, on utilise une proportion x de ce lot boisé là, on reconnaît une valeur, une contribution au bien collectif et on va y aller, par exemple, avec une diminution, peut-être que ça peut être une piste de solution. Je comprendrai très bien qu'on ne fera pas 56 000 chèques à des gens, c'est quelque chose qui va être invivable, et encore là on va s'attaquer à quelque chose qu'on pourra difficilement résoudre. Mais, nous, on pense que le gouvernement possède les moyens et les ressources pour définir des règles de fonctionnement par rapport à ça et de s'en aller.

Puis il faut aussi se mettre dans la peau des propriétaires terriens qui, eux, se sont procurés des choses dans des buts très divers: faire de l'opération forestière, se trouver un petit paradis perdu, etc. Et, dans ce sens-là, que déjà ils puissent contribuer au bien collectif, il faut le reconnaître et je pense que c'est louable, mais il faut leur permettre d'avoir une espèce de gain par rapport à ça.

Et des problèmes, il y en a, tu sais. Je vous dirais, Mme la ministre, comme exemple, nous, on a à peu près une douzaine de pieds de terrain problématiques actuellement sur notre territoire, la municipalité de Roberval, ça fait huit mois qu'on travaille dessus et on n'est pas capables de rentrer aucun quad dans la municipalité. Alors, oui, l'interrégional a un sens, mais il faut s'assurer qu'entre le point a et le point b on soit en mesure de fonctionner. Et peut-être, on n'a pas la prétention de croire que c'est la seule solution, mais peut-être que c'est une piste qu'il faut analyser et évaluer.

Le Président (M. Pinard): En complément de réponse, M. Simard?

M. Simard (Serge): Oui, exactement. Pour avoir rencontré à plusieurs reprises... Parce que, dans ville de Saguenay, vous comprendrez qu'on a des sentiers de quad et véritablement on rencontre beaucoup de problèmes également. On a rencontré, à ce niveau-là, quand même, passablement d'agriculteurs. Et puis le seul avantage que les agriculteurs ont actuellement de faire des ententes avec les différents clubs, c'est d'avoir la paix sur leurs terrains. C'est le seul avantage.

Parce que, de temps en temps, il y en a qui n'en ont pas donné, de droits de passage, mais, étant donné que

les quads et les motos n'étaient pas canalisés dans un endroit bien donné, ils passaient partout sur leurs terrains et toutes les cultures étaient dévastées. Donc, ils sont venus nous rencontrer et ils ont crié chut, hein. Puis après ça on a canalisé avec les clubs les terrains des agriculteurs, que c'est là que les passages devaient se donner, il y a eu des clôtures qui se sont posées, et ils ont eu la paix. Mais ils n'y vont pas avec gaieté de coeur et ils passent leur temps à avoir des problématiques.

Donc, tout au moins, si on pouvait avoir des compensations par rapport... un petit peu comme M. Bouchard vous a expliqué, la législation fiscale des municipalités, leur permettre d'avoir une certaine compensation, ce serait déjà... sans que ce soient des montants exorbitants par rapport à un crédit de taxe, ou quoi que ce soit, ce serait déjà intéressant pour eux d'emblée d'aller rencontrer immédiatement les municipalités puis de s'entendre, sans qu'on ait besoin de dévaster leurs terres avant qu'ils viennent nous voir.

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

● (11 h 50) ●

M. Boulet: M. le Président. Mais, si je comprends bien, si ça va par une fiscalité municipale, il y a une perte de revenus pour la municipalité. Il y a une perte de revenus. Je ne le sais pas, moi. Est-ce que vous pensez que l'Union des municipalités va être d'accord avec ce principe-là? Chez vous, ça fonctionnerait, la municipalité serait prête à faire, en fonction de sa fiscalité municipale... à établir des normes, des paramètres qui vont permettre de retourner ou d'avoir une diminution de taxes pour un propriétaire foncier qui permettrait le passage de véhicules... Oui?

M. Simard (Serge): Rapidement, Mme la ministre, après ça je vais permettre à mon confrère de répondre plus exhaustivement peut-être. On vous a fait la démonstration que les retombées économiques par rapport aux quads et aux motoneiges étaient farineuses. L'idée, c'est d'aplanir les problématiques et puis de se permettre, à chaque année, de ne pas avoir le problème de renégocier. S'il fallait qu'on renégocie à chaque année le pouvoir de passer sur les routes des municipalités et le pouvoir de passer sur les routes du Québec, je peux-tu vous dire qu'on ne se développerait pas bien, bien, hein? Et ce n'est pas compliqué, là. Ça fait que c'est la même chose là-dedans.

A chaque année, on revient avec la maudasse d'habitude de faire des pressions, etc., avec raison, parce que, ces gens-là, c'est leur gagne-pain. Et, à partir du moment où on refait à chaque année les pressions ou encore à tous les deux ans les pressions, c'est une industrie qui n'est pas capable d'avoir son erre d'aller. Parce qu'on fait des dépenses par rapport aux déliants, par rapport à la promotion de cette industrie-là, par rapport au passage dans les différentes régions, à un moment donné, il y a des Américains ou des Européens qui viennent, puis on dit: Ah non, vous n'avez pas le droit de passer là, là, c'est défendu, parce qu'ils ne veulent pas, il y a un boycottage. Ils ne comprennent pas ça, eux autres, hein? Ça fait qu'on a l'air de quoi? Il n'y a pas seulement les gens de la région qui ont l'air d'une gang de tartempions, tout le Québec au complet ont l'air de gens qui ne savent pas recevoir les gens.

Donc, à partir de ce moment-là, on a à s'entendre puis on a à se dire les vraies affaires entre les yeux. Et

puis, par rapport aux retombées économiques que ça donne dans notre province de Québec puis les taxes que le gouvernement ramasse à ce niveau-là, on a tous les pouvoirs et les droits d'aplanir les problématiques. Et celle-là, c'est toute une problématique. C'est comme ça qu'on voit ça chez nous. Puis je vais laisser mon confrère continuer.

M. Bouchard (Jocelyn): En complément, je serai bref, Mme la ministre. Déjà, les municipalités font des grands efforts. Je vous le disais, chez nous, on a investi 1,2 million. On a fait des choix de territoires. On a pris ces argents-là dans les programmes volet II, plutôt que de les investir dans autre chose. On a dit: On va tenter de faire quelque chose qui est structurant pour notre milieu, pour notre territoire. On fait déjà des efforts puis on a déjà fait des choix.

Je ne pense pas que ce soit uniquement aux municipalités à compenser, mais je pense que, tout le monde ensemble, on est capables de faire quelque chose d'intelligent. Et ça, je pense qu'il faut nous reconnaître ça, de dire, comme peuple québécois, comme gens du Québec: On est capables de s'organiser et de mettre en valeur nos forces.

L'hiver, chez nous, on est poignés pour vivre avec, puis, dans les régions du Québec, elle dure huit, neuf mois. Alors, hein, il faut être capable de vivre avec ça. Alors, ça, je pense que c'est important.

Mme Boulet: M. le Président, j'aurais une autre question.

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

Mme Boulet: Vous dites, à la page 11, dans votre encart Recommandations: «Accorder une protection aux municipalités concernant les responsabilités reliées à la circulation des véhicules hors route sur les chemins publics.» Je ne comprends pas bien le sens de cette recommandation-là. Êtes-vous capable de me donner un exemple bien concret, M. Bouchard?

M. Bouchard (Jocelyn): Je vais vous donner un exemple, Mme la ministre. Il est fréquent que, par exemple, les sentiers de motoneige ou les sentiers de quad utilisent des parties de rangs pour circuler. Il y a un an et demi, deux années, dans le cadre de l'aménagement d'un sentier, de la mise en place d'un sentier dans une municipalité de notre territoire, les véhicules hors route devaient utiliser une partie de rang. La municipalité n'a pas donné d'autorisation formelle, n'a pas passé de résolution, elle a dit de passer, mais elle n'a pas passé de résolution parce que son pouvoir de responsabilité était impliqué là-dedans. S'il s'était produit quelque chose, c'était sa responsabilité à elle. Il y a beaucoup de tolérance, mais il n'y a rien de vraiment clair là-dedans. Alors, par rapport à cette réalité-là, il serait important que ce soit une immunité, comme on le fait en incendie ou peu importe, mais, quand il y a des actions qui visent justement le développement d'activités comme celles-là, qu'on puisse l'encadrer.

Le Président (M. Pinard): Deux minutes encore.

Mme Boulet: Moi, c'est correct. S'il y a un collègue, là... Norbert.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Dans vos recommandations, vous parlez: «Accorder aux MRC une délégation de pouvoirs leur permettant d'adapter les distances séparatrices aux spécificités de chacun des secteurs.» Une délégation de pouvoirs, ça vient des municipalités? Pouvez-vous élaborer ça?

M. Bouchard (Jocelyn): Bien, écoutez, dans le fond, ce qu'on dit, c'est: Essayons de faire en sorte que la règle ne soit pas mur à mur à la grandeur du Québec. On a des éléments de réalité. Moi, j'ai un exemple bien concret dans la municipalité, chez nous. Avant d'arriver à la ville, on passe entre deux maisons qui sont à peu près à 50 pieds chaque. Ça a toujours passé là, puis les gens sont en accord avec ça. À partir du moment où la règle du 30 m, elle est appliquée, où on passe? On ne le sait pas.

Il faut être capable de moduler ça. Je vous dirais, à certains égards, ça fait partie, pour bien des régions, de la façon de vivre, tu sais. Il y a bien des motoneigistes, chez nous, puis comme probablement dans bien des municipalités du Québec, qui ne mettent pas sur le trailer pour aller faire de la motoneige; ils la démarrent dans la cour puis ils sont partis. Alors, ça, c'est des éléments de réalité avec lesquels il faut fonctionner. Et une règle de mur-à-mur serait, je pense, contraignante par rapport à ça. Il faut, je pense, laisser... On dit «aux MRC» parce qu'elles ont la responsabilité, là, des schémas d'aménagement sur l'ensemble du territoire. Alors, dans cette optique-là, il faudrait qu'elles puissent avoir une certaine marge de manoeuvre ou une certaine latitude par rapport à ça. C'est à peu près ce qu'on dit, monsieur.

Le Président (M. Pinard): Merci. Est-ce que vous revendiquez le droit d'expropriation pour établir vos pistes? M. Bouchard ou M. Simard.

M. Bouchard (Jocelyn): Bien, écoutez, personnellement, je suis très près de ce dossier-là. On sait que, dans certaines régions du Québec, il y a des choses qui sont en cours par rapport à ça. Quelle sera la finalité? Je pense que personne ne peut le prévoir. Mais ça peut peut-être être aussi, dans l'intérêt commun, une piste de solution dans des situations qui sont ultraproblématiques.

Et, je le répète, nous, on a dépensé beaucoup de sous pour faire de l'intrarégional et faire de l'extrarégional. Mais, quand les touristes, les clients se présentent et qu'ils ne sont pas capables de se rendre à l'hébergement, ils ne sont pas capables de se rendre à l'essence, ils ne sont pas capables de se rendre à la nourriture, ils ne sont pas capables de se rendre au concessionnaire, ça donne quoi? Ça ne tient pas, notre affaire. Donc, il faut que ce soit d'un point a à un point b et il faut que ce soit structuré.

Et, si la situation l'impose... Je ne dis pas qu'on doit débarquer avec nos grosses bottines puis dire: Voici, c'est là qu'on passe puis dorénavant c'est comme ça. Mais, dans certaines circonstances, peut-être que c'est la piste de solution.

M. Simard (Serge): Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'actuellement on est en développement dans une industrie qui se veut une industrie qui va devenir très

importante au Québec et on donne des droits de veto à certains individus qui mettent en péril le développement de cette industrie-là. C'est peut-être effectivement un outil qu'il faudra utiliser.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous seriez d'accord pour que ce soit intégré au schéma d'aménagement?

M. Bouchard (Jocelyn): Les sentiers de motoneige et de quad?

Le Président (M. Pinard): Oui.

M. Bouchard (Jocelyn): Bien, je pense que c'est une finalité, on doit s'en aller vers ça. Et on a travaillé, nous, dans ce sens-là quand, territorialement parlant, on a accepté de faire des investissements. Évidemment, je pense que ça va nous amener vers ça, et ça devrait. D'ailleurs, quand on parle du concept de route blanche, ça s'apparente à ce qui existe actuellement au niveau de la Route verte, et ça devra, je pense, tantôt faire partie des schémas d'aménagement.

Le Président (M. Pinard): Si on poursuit dans le domaine de l'expropriation, qui dit expropriation dit indemnité, qui verserait l'indemnité?

M. Simard (Serge): Écoutez...

Le Président (M. Pinard): Les municipalités?

M. Simard (Serge): Habituellement, c'est la municipalité qui fait... Parce que, les problématiques, elles vont arriver où? Elles vont arriver effectivement à la municipalité, puis on devra gérer la problématique. Donc, ce sera à elle, la municipalité, à gérer ces problématiques-là, mais avec des outils, dont le pouvoir d'exproprier.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Alors, nous allons maintenant céder la parole au critique officiel de l'opposition en matière de transports, M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Mme Bertrand, M. Simard, M. Bouchard, bienvenue à cette commission. C'est très rafraîchissant, là, de lire votre communiqué et de vous entendre... de lire votre mémoire et de vous entendre. Je reviens encore sur... pour approfondir la question de permanence, hein?

Je pense que vous étiez dans la salle lorsque j'ai posé des questions aux gens de l'UPA, qui, eux, ont tout le contraire de cette permanence des sentiers. Je pense que vous avez les appuis des différents fédérations pour qu'on puisse bâtir, construire un réseau. Et je pense qu'il y a là une notion de permanence. Il faut que les oeuvres accompagnent la foi. À un moment donné, on peut bien dire: Ça va, on veut, on veut, mais il faut prendre les moyens, tout ça. Et vous êtes dans ce sens-là.

Je vous ai compris, tout à l'heure, que vous avez fait beaucoup d'efforts, au cours des quatre dernières années. On parlait de 500 ou 600 km, là, vous avez investi 1,2 million. Et, à la question de M. le Président, vous avez dit clairement que l'orientation de la région était la

permanence des sentiers et l'inscription aux schémas d'aménagement. Je sais qu'il y a une association des CRE. Est-ce que l'ensemble des CRE travaillent dans ce sens-là?

Le Président (M. Pinard): M. Simard, ou M. Bouchard, ou madame?

M. Simard (Serge): Bien, il n'y a pas d'entente, là...

Le Président (M. Pinard): M. Simard.

● (12 heures) ●

M. Simard (Serge): ...entre les CRE, là, entre les CRE, actuellement, là. C'est régional. Nous autres, on présente un mémoire régional, mais il n'y a pas de concertation entre les conférences régionales actuellement, là. Il y a des concertations au niveau des régions ressources, mais pas encore au niveau de l'ensemble des CRE.

M. Bouchard (Jocelyn): Mais ce serait souhaitable, si vous me permettez.

Une voix: Pardon?

M. Bouchard (Jocelyn): Si vous me permettez, ce serait souhaitable, sur le sujet, que les gens puissent...

Mme Bertrand (Julie): Il existe une concertation avec l'ensemble des CRE, mais peut-être pas sur ce sujet-là.

Une voix: D'accord.

M. Deslières: Et ce serait souhaitable qu'il y en ait?

Mme Bertrand (Julie): Bien oui.

M. Deslières: Sur ce sujet-là?

Mme Bertrand (Julie): Oui. Bien, on parle de pérennité, donc...

M. Deslières: Ça va. Je comprends, là, qu'on est en évolution de travaux, là. Non, non, mais c'est important. Mais je pense qu'il va falloir choisir, là. On entend les groupes, là. Puis, moi, je veux bien, puis on est tous d'accord pour avoir... C'est quelque chose de majeur, une industrie majeure, puis tout ça. Mais, pour y arriver, là, il va falloir prendre des décisions, voir à prendre des décisions, accorder des pouvoirs aux municipalités, aux CRE et que le gouvernement, les ministères s'y mettent aussi. Parce que, ça m'apparaît une vue de l'esprit, si on est obligé... Je pense que Mme la ministre vient de dire qu'il y a 57 000 droits de passage qui sont négociés annuellement — si je vous ai bien comprise, Mme la ministre. Je veux dire, à un moment donné, on va se retrouver dans des situations conflictuelles, et excusez-moi l'expression, mais la machine va bloquer dans différentes régions.

Une voix: ...

M. Deslières: Et elle bloque. Vous me dites qu'elle bloque. Je comprends qu'on doit le faire au niveau

de la concertation et de la conciliation. Mais encore une fois les oeuvres doivent accompagner la foi, et je pense qu'il faut que les différents acteurs... Et je sens qu'il y a une tendance à dire: Écoutez, là, on parle-tu pour parler ou si on parle pour bâtir quelque chose au Québec, comme vous l'avez si bien dit, intelligemment, entre les Québécois et Québécoises, dire: Bien, écoutez, on va finir par s'entendre, on va finir par s'entendre? Il doit y avoir, avec les différents acteurs, l'UPA, des négociations.

Et, moi, je vous accueille dans votre idée de compensation financière, l'UPA l'a demandée, là, je parle de compensation pour les propriétaires — la plupart, c'est des agriculteurs, tout ça, mais il n'y a pas seulement des agriculteurs — pour qu'il y ait moins de problèmes. Est-ce que ça peut aider à ce qu'il y ait moins de problématiques, moins de recours, moins de poursuites aussi? Je vous pose la question.

M. Simard (Serge): Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'à partir du moment où tu as des ententes écrites ça vient de régler les problématiques puis ça permet d'avoir une pérennité au point de vue des droits de passage. Donc, on vient de mettre fin aux blocus qu'on a à peu près à tous les deux ans ou même quelquefois à deux années subséquentes parce qu'il y a des ententes écrites, et il y a une compensation, puis les gens y trouvent leur intérêt. Mais, à partir du moment où est-ce que tu n'as pas rien à perdre, c'est qu'on se sert nécessairement de... puis très souvent, je dirais, avec raison, mais on peut s'en servir comme moyen de pression. C'est ça qui est un petit peu désagréable.

Pour en revenir à la nécessité de faire quelque chose, j'imagine que cette commission-ci, M. le Président, elle est faite justement pour aplanir les difficultés, donc à écouter les difficultés vécues et nécessairement à regarder l'ensemble des solutions préconisées, et j'imagine que c'est dans le cadre d'un développement uni et un développement pour permettre l'augmentation de la richesse des Québécois. Donc, si c'est vrai, tout ça et puis toute cette commission-là, j'imagine qu'on s'attend qu'il va y avoir des solutions novatrices proposées dans les prochaines lois, au niveau du gouvernement.

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

M. Bouchard (Jocelyn): Écoutez, je vous dirais que... Puis il faut faire en sorte que l'ensemble des intervenants soient concernés là-dedans. Je vous donne un exemple. Moi, j'ai rencontré de façon particulière des syndicats de base au niveau de l'UPA, dans des secteurs. Les gens le savent, on est tous condamnés à vivre ensemble. On a... Pardon?

M. Deslières: ...condamnation?

M. Bouchard (Jocelyn): Mais c'est correct, aussi. Par contre, on doit faire en sorte que les inconvénients soient les moins grands pour l'ensemble de tous ces gens-là. Moi, je pense qu'il doit y avoir, si vous voulez, si je peux l'imager, une négociation entre le gouvernement puis l'UPA parce que je pense qu'il y a peut-être des choses à régler, là. Mais, moi, je dis souvent: Un vendeur de droit de passage ou un négociateur de droit de passage, c'est comme un vendeur de billets, si tu n'envoies pas la

bonne personne, tu ne vends pas ton billet puis tu ne négocies pas ton droit de passage. Et ça, je pense qu'il ne faut jamais l'écarter, il faut toujours l'avoir à l'esprit, ça. Et on a l'a vécu chez nous. On avait des problèmes avec des quadistes, l'année passée. On s'est assis avec les cultivateurs, on a posé 150 pieds de clôture, on a réglé le problème de tout le monde. Alors, c'est ça, la «game», je pense.

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

M. Deslières: Ça nous interpelle aussi, là, parce que, si vous me permettez, on a entendu, depuis deux jours, différents groupes nous parler des bénévoles et nous dire qu'il y a moins de bénévoles, ils sont essouffés, tout ça. Tout à l'heure, dans le mémoire de la fédération, on disait: Écoutez, plus on va changer des parties, des parcelles de notre réseau, plus on demande des efforts à nos bénévoles. D'abord, il y a une question de coûts aussi, là, puis je comprends qu'il faut les modifier, et tout ça. Mais, les bénévoles, là, on a beau bien dire qu'ils sont bien fins, puis tout ça, mais encore une fois, là, il faut leur donner des moyens parce que, l'ensemble des clubs, on nous dit qu'on est train de les perdre, et tout ça, parce que ce qu'on leur demande est démesuré dans plusieurs régions et plusieurs clubs. Alors, les gens s'en vont, hein? Ce n'est pas des gens à temps plein, c'est des bénévoles.

Alors, encore une fois, il faut, pas juste en paroles, mais il faut agir pour leur tendre la main, leur dire: Écoutez, on va prendre des mesures pour que vous puissiez pratiquer votre loisir, et tout ça, de façon sereine. Et, s'ils passent 40 heures par semaine à bâtir des réseaux, tout ça, puis ils ne pratiquent pas leur sport, ça devient contradictoire, là, ça devient...

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

M. Bouchard (Jocelyn): Et, dans cette optique-là, nous, l'impact des interventions qu'on a faites, au cours des dernières années, se vérifie déjà. Les clubs nous le confirment, plus les chemins sont beaux, plus les fonds de sentiers sont beaux, moins on a besoin de grattage, plus c'est facile d'entretenir et moins la machinerie brise. Déjà, pour ces bénévoles-là, c'est quelque chose d'intéressant. Et ça, c'était un des éléments qui nous a incités aussi à travailler parce que, comme vous le précisez, les bénévoles, ils diminuent. On regarde, nous, l'ensemble des dirigeants, par exemple, des clubs de motoneige; il n'y a pas bien, bien, bien de jeunes là-dedans, c'est tous des gens qui... des baby-boomers et davantage. Alors, on se dit: Tantôt, ce sera quoi, notre réalité? Comment est-ce qu'on va pouvoir maintenir tout ça? Alors, il est impératif de régler le problème. On a construit des ponts qui ont coûté 100 000 \$, nous, parce qu'on avait un éternel problème de passer sur la rivière. Maintenant, il n'y en a plus, on passe sur le pont, alors...

M. Deslières: M. le président, si vous me permettez, je vais vous amener sur une autre question, question de financement, financement du développement du réseau. Mme la ministre nous a dit qu'elle recyclait de l'argent des programmes déjà existants. Donc, il y a des conséquences sur d'autres aspects du développement économique régional, ça a été mentionné tout à l'heure.

On a mentionné plusieurs... 4, 5, 6 millions et plus, possiblement. Est-ce que vous croyez que le financement du développement du... Je prends le terme exact «du développement», là, parce que je vais revenir avec une autre question concernant la surveillance et l'entretien du réseau. Est-ce que vous croyez que, plutôt que de recycler de l'argent, le gouvernement devrait mettre à la table de nouveaux argents, de nouveaux montants pour faire face aux grands chantiers qui s'ouvrent devant nous, devant les régions, devant...

M. Simard (Serge): Écoutez, le financement, tout dépend de ce qu'on veut faire. Vous comprendrez que, bon, c'est une chose de... Oui, le recyclage, c'est à la mode, là, O.K.? Mais, lorsqu'on veut augmenter l'utilisation, il faut arrêter de recycler, il faut couper des arbres quand même. Et l'industrie du... on sait comment ça fonctionne. Donc, à partir du moment où on veut faire des nouvelles choses, donner, augmenter le service... Parce qu'on l'a dit tout à l'heure, le tourisme, c'est en développement. Et, lorsqu'on veut augmenter la qualité des services, peu importe dans l'industrie, il faut réinvestir. C'est une vérité de La Palice, ça. On dit: C'est de la recherche et du développement, il faut investir.

Donc, dans le tourisme, c'est la même chose. On va ouvrir de nouveaux sentiers, on va entretenir mieux nos sentiers parce qu'il y a une problématique, pour que les gens qui viennent de l'extérieur... On le sait, il y a beaucoup d'Américains, beaucoup d'Européens qui viennent chez nous. Mais c'est sûr que, si on les laisse pris dans la neige pendant 24 heures, ils ne reviendront plus chez nous. Ils vont aller chez eux puis ils vont nous faire une belle annonce. Donc, ça prend nécessairement des investissements supplémentaires, de la sécurité supplémentaire et, lorsqu'on entre dans les villes, avoir une capacité d'aller bien se loger avec notre motoneige, d'aller s'approvisionner en essence et de pouvoir manger. C'est bon pour la restauration, c'est bon pour l'hôtellerie et c'est également bon pour l'ensemble de l'économie de ce milieu-là. Et c'est comme ça qu'on va créer de la richesse, pas autrement, en investissant.

M. Deslières: Deuxième aspect du financement. Dans votre mémoire, page 10 — et je fais rapidement — recommandation 3: «Prévoir une aide financière aux clubs de VHR pour les activités de patrouille de et de surveillance» et de l'entretien, toute la question de la sécurité. Tout à l'heure, avant vous, la fédération des quads évaluait à plus de 1 million cet aspect-là. Comment financer cette partie-là, de la surveillance et de l'entretien? Je ne parle pas de développement, je parle d'entretien...

Le Président (M. Pinard): Rapidement, s'il vous plaît, M. Simard.

● (12 h 10) ●

M. Simard (Serge): Je vais vous poser une question, puis ça va vous donner la réponse, O.K.? Quand on fait de la patrouille sur les sentiers du Québec, l'argent qu'on ramasse par rapport aux contraventions, où il va? Il va dans le fonds consolidé de la province de Québec. Est-ce qu'on le réinvestit nécessairement ou on fait seulement le recycler, recycler le dernier montant puis le dernier budget, etc.? Se poser la question, c'est se donner la réponse. Si véritablement ce que les sentiers

rapportent était réinvesti, c'est ça qu'on appellerait du réinvestissement puis du développement. Je pense que...

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Moi, ça va être encore sur le financement. Je crois qu'autant les quads comme les motoneigistes ne sont pas tellement en faveur d'avoir plus une aide gouvernementale. Je pense que tous les gens qui ont passé ici, ils sont capables de vivre, parce que c'est un sport qui est dispendieux. Puis tout à l'heure les quads nous parlaient de peut-être mettre un 30 \$ sur l'immatriculation, en surplus.

En tout cas, moi, je pense que l'idée serait bonne parce que c'est... Les amateurs vont payer le 30 \$, mais après ça que l'argent soit divisé équitablement entre les régions. Parce qu'on sait très bien que, les régions où ils n'ont pas beaucoup de membres, il y a beaucoup de visiteurs parce que c'est des petites régions, puis les visiteurs aiment ça aller visiter ces places-là. Alors, moi, je pense que ce serait une très bonne manière d'être équitable. Mais je voudrais vous entendre là-dessus. Est-ce que vous allez dans ce sens-là?

Le Président (M. Pinard): M. Bouchard? M. Simard? M. Bouchard.

M. Bouchard (Jocelyn): Écoutez, oui, on l'a dit, on est en accord avec la politique de l'utilisateur-payeur; ça, il n'y a pas de problème là-dessus. Sauf que tout ça génère aussi de l'activité économique qui dépasse largement les épaules des utilisateurs-payeurs, et, en ce sens-là, il y a peut-être une contribution collective qu'on devrait penser à ajouter à ça. J'écoutais les gens des clubs quad tantôt, M. Gagnon, il disait: Oui, nous, on veut des sous pour faire du développement, faire des aménagements. Bien, si eux sont prêts à mettre des sous, les municipalités en mettent un peu, les MRC, globalement parlant, on va être capables d'avoir des produits qui vont être de haut calibre, de qualité et qui vont faire en sorte qu'on va répondre adéquatement aux besoins de la clientèle. Ça passe par ça ou ça passe ailleurs, mais il y a, je pense, une évidence: il faut injecter des sous dans l'industrie. Ça, on n'a pas le choix.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. M. Bouchard, M. Simard, merci. Merci, madame. Alors, vos propos ont été très bien entendus par les membres de la commission, et nul doute que ça va enrichir notre pensée. Alors, merci beaucoup.

Alors, j'inviterais immédiatement l'Association québécoise des concessionnaires de motoneiges, M. Yves Watier, directeur général, de bien vouloir s'approcher, s'il vous plaît.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Merci. Alors, j'inviterais M. Watier à bien vouloir d'abord nous présenter la personne qui l'accompagne et ensuite de ça à nous livrer le mémoire de l'Association des concessionnaires de motoneiges, en vous mentionnant, monsieur, que vous avez 15 minutes pour nous livrer votre

mémoire. Et par la suite il y aura un échange avec mes collègues de l'Assemblée pendant 30 minutes et avec la ministre également. Alors, M. Watier.

**Association québécoise des
concessionnaires de motoneiges
et de quads (AQCM)**

M. Watier (Yves): M. le Président, avec moi, j'ai M. Ronald Lauzon, ex-président de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec, qui a été bénévole à cette fédération-là pendant 12 ans et qui a été un des piliers à la construction du réseau de sentiers que nous avons aujourd'hui. Donc, j'ai cru bon amener avec moi un grand bénévole.

M. le Président, Mme la ministre, chers membres de la commission, pour les fins de la préparation du présent mémoire, je m'en vais au numéro 3, et je vais passer tous les autres points de présentation, et je vais aller juste au but. Je pense que c'est important. J'ai 15 minutes à parler, même si je me suis calculé à 17 minutes. Je vais faire vite.

Donc, pour les fins de préparation du présent mémoire, nous avons estimé nécessaire de prendre connaissance en premier lieu d'un certain nombre de mémoires qui avaient été déposés lors de la consultation publique de l'année dernière. L'étude que nous avons faite ensuite du document d'orientation nous a permis de constater qu'on avait retenu un nombre important de suggestions qui avaient été faites lors de ces consultations. Cette approche démontre, de la part de Mme la ministre déléguée et de son équipe, des qualités d'écoute remarquables qui méritent d'être soulignées.

L'étude nous a permis de noter que les suggestions retenues parviennent à réconcilier les objectifs recherchés lors de l'annonce de cette consultation, qui étaient de permettre l'utilisation des véhicules hors route dans le respect de la population de notre province en général et de propriétaires riverains en particulier. Nous sommes pour notre part conscients que les adeptes de la motoneige et du quad devront adopter dans l'avenir un certain nombre de pratiques nouvelles et respecter certaines contraintes additionnelles. Nous sommes convaincus qu'ils accepteront de s'adapter à une nouvelle situation et qu'avec leur ténacité bien connue ils sauront maintenir les hauts standards d'excellence qui caractérisent le réseau de sentiers.

Mandat de la table de concertation. Dans l'esprit de l'association, la mise sur pied d'une table de concertation dans chaque région administrative est une merveilleuse initiative qui s'inscrit dans la foulée de la consultation publique de l'année dernière et des politiques gouvernementales. Cette approche permet plus facilement et de manière ordonnée aux populations des régions de faire valoir leur point de vue face aux situations qui les concernent et aux problèmes avec lesquels ils sont confrontés. À cet égard, M. le Président, il faut bien reconnaître qu'elles sont le mieux placées pour se prononcer sur le sujet et donner leur avis sur les réseaux de sentiers existant dans leurs régions respectives et sur les moyens à prendre pour les développer dans la perspective de favoriser leurs meilleurs intérêts. Nous sommes en conséquence en accord avec cette proposition.

À première vue, nous croyons comprendre que ces tables auront une durée de vie limitée à la date de

leur mandat, soit le 1er mai 2009. Dans les explications relatives à cette proposition, nous avons relevé le souhait d'obtenir des propriétaires fonciers des droits de passage pour des périodes de trois à cinq ans et de rechercher même des ententes conclues sur une base permanente. Même si nous sommes convaincus que ce sont là des formules idéales, nous estimons que, dans l'état actuel des choses, ces objectifs sont difficiles à réaliser, surtout en zone agricole.

Pour ce motif, nous estimons que les réseaux de sentiers de motoneige et de quad devront malgré tout être modifiés assez fréquemment, dans ces zones, afin de répondre aux impératifs bien légitimes des cultivateurs en matière de rotation de leurs cultures. Il est aussi certain que les impératifs du développement résidentiel et du développement forestier obligeront les clubs à apporter régulièrement à leurs sentiers des modifications. Suite à la réalisation du principal mandat qui leur est confié, les tables de concertation pourraient être appelées par la suite à se prononcer sur des modifications à faire dans le réseau. Sur un autre plan, nous croyons qu'elles pourraient jouer un rôle essentiel de conciliation et de médiation afin de tenter de résoudre les inévitables conflits et malentendus qui ne manqueront pas de survenir entre propriétaires fonciers et clubs ou encore entre usagers et riverains.

Membres. La liste des intervenants proposés, qui n'est pas limitative et qui pourra certainement varier quelque peu d'une région à une autre en fonction de certaines caractéristiques propres à chacune, nous paraît adéquate. Nous nous imaginons que le ministère pourrait être appelé à trancher en cas de conflit entre certains organismes intéressés à faire partie de ces tables.

Au niveau de la coordination, les explications contenues dans le document à l'appui de la proposition de créer des tables de concertation régionales nous obligent à constater que les personnes qui feront partie de ces tables devront, pour les fins de réalisation de leur principal mandat, tenir compte d'un grand nombre de facteurs et que leur travail ne sera pas de tout repos. Dans notre esprit, l'addition d'une ressource attitrée est essentielle au fonctionnement et à l'efficacité de ces tables.

Comité consultatif. Selon nous, la mise sur pied d'un comité consultatif qui aurait pour mandat d'assurer une concertation entre les tables est corollaire à la mise sur pied de ces instances. La liste des participants suggérés nous paraît complètement adéquate.

● (12 h 20) ●

Mise en place et entretien des réseaux inter-régionaux. Il est incontestable que les réseaux de sentiers de motoneige et de quad, surtout ceux reliant les régions entre elles, auraient grandement avantage à être établis en permanence. La liste de ceux qui seront appelés à contribuer au financement de cette opération nous semble conforme. Il n'est que normal que ceux qui tirent financièrement avantage de la pratique de ces deux activités augmentent leur contribution.

Nous faisons toutefois une exception en ce qui concerne les propriétaires de motoneige et de quad, qui, à la différence des autres intervenants, n'en profitent pas au plan financier. En raison de l'augmentation continue des coûts reliés à l'aménagement des sentiers et de leur entretien, ils voient leur contribution augmenter sans cesse. Déjà, ils doivent acquitter le montant assez substantiel du droit d'accès aux sentiers, sans quoi les clubs dont ils

font partie ne seraient plus en mesure de maintenir en bon état le réseau de sentiers. Au cours des dernières années, ils ont absorbé une importante hausse des droits d'immatriculation des véhicules, laquelle a servi en partie à l'établissement du programme d'assistance requis pour l'entretien des sentiers. Le principe de l'utilisateur-payeur s'applique effectivement à eux depuis quelques années, et il n'est que juste et raisonnable que d'autres intervenants dans le domaine fassent maintenant leur part.

Les inconvénients de voisinage. On ne peut évidemment pas être en désaccord avec l'intention dévoilée par la ministre déléguée de faire adopter un amendement législatif afin de protéger adéquatement les responsables des sentiers interrégionaux. L'association souscrit entièrement aux critères énoncés au chapitre 4 du document, auxquels ils devront répondre pour en bénéficier. Selon les informations que nous avons obtenues, la portion des sentiers interrégionaux par rapport à l'ensemble des deux autres réseaux de sentiers s'élève approximativement à 33 %. Nous comprenons que cette protection ne s'appliquerait pas aux sentiers régionaux et locaux. Pourtant, Mme la ministre, M. le Président, ils demeurent indispensables à la vitalité des réseaux dans leur ensemble. Nous espérons qu'il sera possible de trouver une solution à ce problème.

Propriétaires accordant des droits de passage. Cette proposition est tout à fait bienvenue et elle viendra résoudre un problème qui avec les années causait de plus en plus d'inconvénients aux bénévoles des clubs lorsqu'il leur fallait négocier des droits de passage avec des propriétaires fonciers. Il semble que cette tâche soit devenue particulièrement ardue. Comme les propriétaires n'en tirent aucun avantage financier, ils se montrent de plus en plus réticents à donner leur accord en raison des risques appréhendés de poursuites judiciaires en cas d'accident survenu sur leur terrain. Dans les circonstances, on ne peut quand même pas leur reprocher cette attitude.

À cet égard, il importe une fois de plus de répéter que les réseaux de sentiers de motoneige et de quad, qui font la fierté de notre province et qui attirent autant de touristes étrangers, ne pourraient avoir une telle ampleur sans la collaboration des propriétaires fonciers. Même si le document n'en fait pas mention, nous présumons que cette protection s'appliquerait à tous les propriétaires, y compris les municipalités, les MRC et autres organismes qui sont propriétaires ou locataires de voies ferrées désaffectées. En outre, nous espérons que cette protection s'appliquera pour les recours occasionnés à la suite d'accidents survenus à des utilisateurs en dehors des sentiers. À tort ou à raison, les propriétaires estiment être mal protégés. En ces circonstances, il n'est que juste et raisonnable que les craintes qu'ils expriment à cet égard soient dissipées.

Santé publique et environnement. Le document d'orientation propose à ce chapitre une série d'amendements législatifs destinés à améliorer la protection de la santé publique. L'association déclare qu'elle appuie de façon inconditionnelle ces mesures qui auront pour objet de préciser l'interdiction de modifier le système d'échappement et d'interdire la vente d'équipement servant à modifier les véhicules hors route. Sur ce point, l'association est heureuse de souligner aux membres de cette commission que les demandes de modification des systèmes d'échappement ont beaucoup diminué au cours de la dernière année. Il lui fait également plaisir de déclarer que plusieurs

de ses membres ont adopté comme politique de refuser d'effectuer toute demande de ce genre.

Dans un autre ordre d'idées, l'association estime aussi que le projet du ministère de coordonner une étude socioacoustique sur les impacts du bruit des véhicules hors route et de commander une analyse sur les coûts sociaux des accidents qui surviennent dans la pratique de la motoneige et du quad sont des heureuses initiatives. Elles permettront sans aucun doute de connaître avec exactitude l'état de la situation et de développer ensuite des mesures d'atténuation et de correction appropriées.

Sécurité. En fonction des objectifs poursuivis, il est difficile de s'opposer aux nombreuses propositions d'amendement législatif annoncées par la ministre en matière de sécurité. Toutefois, l'association soumet que la conduite d'un véhicule hors route chez les jeunes de 14 à 16 ans n'a jamais constitué un problème sérieux. Relativement à la proposition de rendre obligatoires la formation et le certificat d'aptitude pour les jeunes de 16 à 17 ans, elle suggère cependant d'exempter ceux qui détiennent un permis de conduire en vertu du Code de sécurité routière. Finalement, elle appuie de tout coeur l'idée d'adopter un amendement rendant progressives les amendes pour des infractions reliées à l'excès de vitesse. Considérant que le Code de la sécurité routière contient une disposition de cette nature, il est étonnant qu'on ait déjà adopté une disposition différente pour les véhicules hors route.

Location de VHR. L'association compte parmi ses membres un certain nombre d'entreprises qui offrent le service de location de motoneiges, en plus d'offrir ceux de la vente et de la réparation de véhicules hors route. La plupart de ces entreprises de location offrent les services de guides qu'elles ont elles-mêmes formés. Les mesures proposées par le ministère en ce domaine sont les bienvenues et elles contribueront de façon certaine à améliorer la qualité des services que le milieu offre à la clientèle et surtout à celle qui n'est du tout pas familière avec la pratique de la motoneige.

L'association profite de l'occasion qui lui est offerte pour déplorer l'existence, parmi les entreprises de location, d'un petit nombre d'irréductibles qui amaquent littéralement la clientèle, surtout étrangère, en lui refilant des machines en mauvais état de fonctionnement et en omettant de lui fournir les informations qui lui sont nécessaires, compte tenu de sa méconnaissance de cette activité. Ces contrevenants viennent ternir l'image du Québec touristique en plus de desservir la profession. Il est donc urgent que le ministère des Transports impose dans les meilleurs délais des normes de qualité aux entreprises de location de motoneiges. Il pourrait aussi adopter un règlement qui fixerait la limite maximale de puissance des véhicules que les entreprises de location offrent à leur clientèle. Il pourrait enfin envisager d'adopter à leur endroit un système de classification de ces entreprises et confier à des organismes indépendants, tels que la Corporation de l'industrie touristique du Québec, le soin d'en assurer le suivi.

Emprises ferroviaires désaffectées. Jusqu'ici, l'association s'était montrée favorable à la presque totalité des propositions qui étaient contenues dans le document d'orientation. Cependant, elle doit exprimer des réserves sérieuses face à la proposition de clarifier le pouvoir des MRC de changer les heures de circulation dans les sentiers que l'on retrouve sur les emprises. L'interdiction de circuler la nuit, entre 22 heures et 6 heures, avait été adoptée, en

décembre 2004, afin de répondre aux problèmes consécutifs au jugement prononcé dans l'affaire du Petit Train du Nord. M. le Président, ce sentier, on le sait, longe ou traverse en plusieurs endroits des zones d'habitation importantes. C'est là une caractéristique propre à ce sentier que l'on ne retrouve pas dans les autres emprises utilisées comme sentiers, au Québec. Pour ces motifs, l'association s'oppose au maintien de l'interdiction de circuler entre 22 heures et 6 heures sur les autres emprises. Elle estime aussi qu'il faudrait porter de 22 heures à 23 heures le début de l'interdiction de circuler sur le sentier du Petit Train du Nord.

Il est bien connu que la configuration des réseaux de sentiers du Québec permet à ceux qui les empruntent d'effectuer des randonnées qui peuvent se prolonger pendant plusieurs jours. Cette caractéristique des réseaux intéresse en particulier la clientèle étrangère. Si les MRC disposent du pouvoir de changer les heures de circulation, il faut s'attendre qu'elles en viennent à adopter des horaires différents de l'une à l'autre, en fonction des caractéristiques des sentiers sur leur territoire et des préférences manifestées par des populations vivant à proximité des sentiers. On risque ainsi de créer beaucoup de confusion, surtout chez la clientèle étrangère, si jamais le ministère décidait malgré tout de donner suite à cette proposition. Nous espérons que les MRC dont les territoires sont limitrophes prendront la peine de se concerter avant de modifier leurs horaires.

Depuis de nombreuses années, on fait largement état de nombreuses infractions commises par les usagers dans les sentiers de motoneige et de quad. On souligne avec raison que la vitesse excessive et l'abus d'alcool sont deux causes importantes d'accidents. On omet cependant de faire mention que les valeureux agents de surveillance de sentiers qui acceptent d'exercer cette tâche difficile n'ont pas le pouvoir d'émettre des contraventions, même lorsqu'ils sont témoins d'infractions commises en leur présence. Il est certain qu'un accroissement du nombre d'agents de la paix dans les sentiers ainsi qu'une augmentation des pouvoirs accordés à un certain nombre d'agents de surveillance ayant acquis la formation requise contribueraient à une diminution significative du nombre d'infractions commises dans les sentiers et, par voie de conséquence, le nombre d'accidents. L'amélioration de la formation chez les agents de surveillance serait aussi souhaitable.

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

M. Watier (Yves): Je m'en vais en conclusion. Je ne lirai même pas en suggestion... Tout comme les autres intervenants et participants dans cette commission, l'Association québécoise des concessionnaires de motoneiges et de quads a adopté la préparation de ce mémoire dans un esprit d'ouverture et de respect face aux opinions des autres. Elle est bien consciente qu'il fallait, en fonction de l'évolution de la société québécoise et des valeurs qu'elle privilégie, que les intervenants dans le domaine des véhicules hors route fassent un exercice de réflexion sérieux sur les divers aspects de l'utilisation qui en est faite. Elle exprime le vœu que cet exercice permettra de dégager des consensus dans le respect des droits individuels et collectifs, dans le meilleur intérêt à tous.

● (12 h 30) ●

Au nom de l'association, je veux profiter de la situation qui m'est offerte pour remercier en premier lieu Mme la ministre déléguée d'avoir pris l'initiative

d'organiser, l'année dernière, la consultation publique sur les véhicules hors route...

Le Président (M. Pinard): M. Watier, nous aurons l'occasion d'échanger.

M. Watier (Yves): Sûrement.

Le Président (M. Pinard): Alors, vous avez un débit vraiment surprenant.

Mme Boulet: C'est parce qu'il a beaucoup de choses à dire. Hein, M. Watier?

Le Président (M. Pinard): On voit que vous vendez des véhicules hors route. Alors, sans plus tarder, je cède la parole à Mme la ministre déléguée aux Transports. Mme la députée de Lavoie.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, je voudrais vous souhaiter la bienvenue, M. Watier, M. Rozon. M. Rozon, on va saluer les années de bénévolat que vous avez consacrées aux véhicules hors route au Québec, alors on va saluer tout ce travail-là puis saluer également tous ceux qui continuent à le faire au fil des ans, au fil des dernières décennies. Si on a atteint ce niveau de qualité, en termes de sentiers récréotouristiques, au Québec, c'est parce qu'il y a des gens comme vous qui avez investi beaucoup de temps, d'énergie et de passion. Alors, merci d'être là. Je pense que vous êtes le symbole vivant de ce travail-là qui a été fourni.

M. Watier, j'ai beaucoup de questions. Je trouve votre document fort intéressant parce qu'il est très axé sur des pistes de solution. Alors, c'est beau, dire qu'il y a des choses qui ne vont pas, mais, quand on veut essayer de trouver des pistes de solution, c'est toujours plus difficile. Mais c'est dans ce contexte-là qu'on est ici, pour travailler tous ensemble.

Alors, je vais y aller. Pour commencer, là, au tout début, vous me parlez, là, des dernières années, qu'il y a eu d'importantes hausses des droits d'immatriculation des véhicules qui ont permis, là, la mise en place du programme d'assistance. Mais j'aimerais juste vérifier. On me dit que les motoneiges, depuis 1999, ça n'a pas été augmenté, puis on avait augmenté de 5 \$ en 1999; puis les quads, depuis 1998, ça n'a pas été augmenté. Alors, quand vous dites qu'au cours des dernières années ils ont absorbé une importante hausse des droits d'immatriculation... Je vais vous écouter là-dessus. Moi, je pensais, là, que ça faisait longtemps que ça n'avait pas bougé, là, puis que c'était pour ça qu'aujourd'hui les gens des fédérations et des clubs réclamaient cet ajustement-là. Alors, M. le Président.

M. Watier (Yves): Quand je parle de nombre d'années, cinq ans, ce n'est pas beaucoup, dans une industrie comme la nôtre, parce que quand même, on regarde ce qui s'est passé depuis les 10 dernières années, Mme la ministre, on a passé quand même touristiquement de 2 000 Américains et Ontariens à 20 000 Américains et Ontariens. Donc, on a eu... On parle de 10 à 12 ans, on ne parle pas de quatre à cinq ans. Mais on sait que, si on regarde 10 ans, oui, effectivement il y a une augmentation à deux ou trois reprises, je pense, sur une période de 10 ans, au niveau de la plaque.

Donc, si on parle des cinq dernières années effectivement, je sais que, dans mon ancienne vie, on était là puis on travaillait avec vous pour la remonter et, aujourd'hui, on n'est pas encore rendus là, la plaque n'a pas été remontée. Je disais, comme mes confrères de quad ont dit: Ça prend du temps, et on demande beaucoup d'argent parce qu'on le sait, que ça prend du temps à arriver au but. Donc, je reprends un peu aussi sa ligne. Puis je parle autant de l'opposition ou du parti en pouvoir parce qu'on a travaillé des mêmes façons pendant toutes ces années. Mais ça prend un peu de temps, puis je pense qu'il les faut, ces sous-là.

Le Président (M. Pinard): Alors, je suis persuadé que, maintenant que le ministre du Revenu est au courant de cela, ça va sûrement arriver rapidement. Je vous demanderais un consentement pour poursuivre en dehors de la limite qui nous avait été fixée à 12 h 30. Alors, si vous m'accordez le... Accordé? Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, j'aurais une autre question. M. Watier, vous parlez, là — et c'est nouveau, il n'y a jamais personne qui nous a soulevé ça — vous dites: «Il est donc urgent que le ministère des Transports impose dans les meilleurs délais des normes de qualité aux entreprises de location de motoneiges.» Alors ça, on en convient tous qu'il faudrait former nos guides, accompagner de façon plus sécuritaire les locateurs, les touristes qui viennent chez nous. Mais vous dites aussi: «Il pourrait aussi adopter un règlement qui fixerait la limite maximale de puissance des véhicules que les entreprises de location offrent à leur clientèle.»

Alors, nous, on a regardé depuis les tout débuts si on pouvait intervenir sur la puissance des véhicules puis limiter cette puissance-là. C'est de juridiction fédérale. On ne peut pas intervenir sur la puissance, là, obliger les manufacturiers à limiter la puissance de leurs véhicules dans le contexte de la fabrication. Mais on nous dit qu'il y aurait peut-être une ouverture ici, dans le contexte de location...

M. Watier (Yves): Au contexte de location, Mme la ministre...

Mme Boulet: Alors, je vous laisse parler, M. Watier.

M. Watier (Yves): O.K. Au niveau de la location, vous comprendrez que le locateur a le choix d'acheter la machine qui est disponible chez chacun de ces manufacturiers. Donc, on en a, à l'heure actuelle, qui sont dans des centres location, qui se permettent d'aller acheter des machines qui peuvent avoir 1 000 cc, O.K. — il y en a quelques-uns, il y en a quand même quelques-uns — 900 cc, 800 cc, qui sont des machines quand même qu'il faut avoir habileté à conduire. Donc, si vous avez conduit une Pinto, Mme la ministre, depuis les 20 dernières années, puis je vous donne une Corvette demain matin, vous allez voir que c'est un peu différent. C'est la même chose. On arrive avec une personne étrangère qui arrive sur un véhicule... Il ne lui en reste pas à louer, et tout d'un coup on se retourne puis on a un 800 cc, 900 cc à lui louer, puis il s'en va s'amuser avec ça dans les sentiers. Mme la ministre, on n'appelle pas ça de la sécurité.

Moi, je suis un motoneigiste. Si je n'ai pas de motoneige puis je m'en vais, une journée par année, faire de la motoneige et je loue une 900 cc ou une 1 000 cc, je ne serai pas un adepte. Il faut une certaine période d'adaptation à tous les ans. Pour un motoneigiste depuis 25 ans dans sa carrière, personne ne va me dire qu'à la fin de la première journée de motoneige dans une année il est apte à conduire sa motoneige et de contrôler sa motoneige. Et vous comprendrez, Mme la ministre, que, si je m'en vais spécialement chez un concessionnaire ou un centre de location pour louer une motoneige de 1 000 cc, ce n'est pas pour jouer aux cartes.

Mme Boulet: Non, mais j'apprécie, M. Watier, parce que, là, on va regarder... Nous autres, on l'avait vu dans le contexte, là, d'intervenir auprès du fabricant. Ça, on nous dit qu'on ne peut pas. Alors, est-ce qu'on pourrait intervenir auprès de la location de ces appareils-là puis limiter la puissance? Alors, je vous dis, là, c'est une bonne piste qui vient de nous être présentée, et on va regarder la possibilité d'intervenir à ce niveau-là. Alors ça, je trouve ça très intéressant.

Alors, M. le Président, j'aurais une autre question pour M. Watier. Vous parlez, au point 4.6, de la sensibilisation. Vous parlez: «...au financement des campagnes de sensibilisation proposées, nous croyons que les manufacturiers d'équipements, de fournitures et de produits employés pour la pratique de la motoneige et du quad pourraient, tout comme les manufacturiers de véhicules, être mis à contribution.» Alors, nous, on avait parlé des manufacturiers. Là, vous étendez ça beaucoup plus large. Finalement, tous ceux qui sont des intervenants, dans tous les secteurs, là, qui touchent la motoneige ou le quad, pourraient être interpellés et contribuer financièrement. Est-ce que vous avancez quelque chose, là, qui a déjà été vérifié?

M. Watier (Yves): Bien, effectivement, Mme la ministre, de ce côté-là, écoutez, on a des gens qui vendent des pièces, ce qui est pratiquement plus profitable qu'un concessionnaire. Donc, ces gens-là devraient peut-être être mis sur la bonne piste, à ce niveau-là. On a des gens dans le vêtement. Maintenant, le vêtement est rendu une folie. On achète une motoneige, les couleurs vont avec un certain vêtement. Les gens qui confectionnent les vêtements, il y en a plusieurs ici, au Québec. On est le «*fashion*» de l'industrie de la motoneige au Canada et aux États-Unis. Il y en a beaucoup qui est fait ici. Donc, je me demande, de ce côté-là, si on ne devrait pas regarder aussi sur le côté des manufacturiers de vêtements. On a d'autres personnes aussi qui contribuent beaucoup à l'aménagement des sentiers, ceux qui construisent des surfaces. Ils sont là pour les sentiers.

Donc, il y a une panoplie de détaillants qui pourraient participer. Et je pense que c'est le rôle pas tout à fait du gouvernement, mais des gens de l'industrie à voir à aller chercher du partenariat à l'intérieur de ça, pas toujours au gouvernement de s'axer à ce côté-là. Ces gens-là profitent de cette manne-là. On regarde l'hôtellerie, on regarde les essences, on regarde une multitude de choses qui est faite et on regarde l'argent qui a été donné aux associations touristiques. Dernièrement, je voyais ça dans le journal. Des gens, là, pourraient peut-être participer dans certaines régions parce qu'on veut viser quelque

chose qui est le sport de la motoneige. Donc, il y a plusieurs personnes qui pourraient être mises à contribution, non seulement les manufacturiers, et c'est pour ça qu'on a décidé de le noter.

Mme Boulet: M. le Président, si vous me permettez. Est-ce que vous avez déjà tendu une perche par rapport... Parce que, vous, vous êtes en lien avec un peu tout ce monde-là, M. Watier, là. En tout cas...

M. Watier (Yves): Regardez, la perche, Mme la ministre, c'est simple, c'est qu'au niveau de la fédération des clubs, c'est les gens qui ont des outils pour aller chercher ces sommes d'argent là.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, j'aurais une autre question, si vous me permettez. Vous parlez, juste avant votre conclusion, M. Watier, de: «Afin de combattre plus efficacement ce que nous considérons être un fléau — et ça, on en convient tous que la conduite avec facultés affaiblies, c'est un des graves problèmes que nous avons pour la sécurité — nous demandons qu'un amendement législatif soit adopté afin d'interdire le transport de boissons alcooliques sur les véhicules hors route.» Ça aussi, je trouve que c'est une belle idée qui est lancée, là.

Est-ce que vous ne pensez pas que c'est contraignant? En ce sens que quelqu'un qui va à son chalet puis qui amène son «six-pack» de bière, ou je ne le sais pas, est-ce que... Je comprends que, quand il l'a sur lui, il y a un danger qu'il en boive en chemin, là, ça, je comprends ça, mais d'autre part il y a sûrement des gens qui ne font que le transporter d'un point a à un point b. Est-ce que, si on interdisait qu'il y ait un transport de boisson sur les véhicules hors route, est-ce que vous pensez que ça pourrait être quelque chose qui soit acceptable?

• (12 h 40) •

M. Watier (Yves): Non, Mme la ministre, parce que, dans le document, si on continue à lire, on dit qu'on le permettrait à ceux qui ont un traîneau qui est attaché. Et la raison pourquoi, c'est parce qu'on a beaucoup de gens qui font de la motoneige et se rendent effectivement à leur chalet. Ils ont leurs médicaments, leur linge, leur nourriture, leur boisson et se rendent à leur chalet. Moi, je parle d'une motoneige qui ne sera pas attachée à aucune remorque, motoneige seule dans laquelle le motoneigiste accroche un «six-pack» en arrière. Quand la boisson est en arrière de la motoneige... Encore une fois, Mme la ministre, je ne tiens pas de boisson dans ma motoneige. S'il y en a, c'est pour la boire sur les sentiers, en plus de prendre sa canette et de la jeter directement sur les sentiers. Donc, ce qu'on dit très bien, c'est que la motoneige simple qui s'en va, le motoneigiste qui n'est pas accouplé à une remorque, lui, quand il a de la boisson accrochée après ça, c'est pour la prendre pendant qu'il se promène.

Mme Boulet: O.K. M. le Président? M. Watier, vous allez m'excuser, mais, même si la bière est dans la traîneau, je peux la boire aussi bien que si elle est sur la motoneige. Je ne sais pas, là, mais c'est parce que je trouve ça un peu...

M. Watier (Yves): C'est que le motoneigiste d'aujourd'hui, Mme la ministre, ne traîne pas un traîneau

pour s'amuser, il traîne un traîneau pour se rendre à son chalet. Ça me surprendrait qu'on voie un motoneigiste étranger, un motoneigiste américain avec son traîneau. Ils viennent pour la qualité de nos sentiers et s'amuser, non pas avec un traîneau. Le traîneau, c'est pour assouplir un peu, toutes les personnes qui sont dans le Nord, toutes les personnes qui se rendent à leur chalet, et je pense que c'est... Je l'ai noté pour s'assurer justement de ne pas être en confrontation avec ce but-là, de dire: On en prend un, on en prend un autre.

Mme Boulet: Est-ce qu'on a encore du temps, monsieur...

Le Président (M. Pinard): Oui.

Mme Boulet: Avez-vous des questions, Norbert?

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Non, M. le Président. La ministre et moi, souvent on tombe sur nos mêmes questions. Donc, je laisserais la parole à la ministre.

Mme Boulet: Oui, bien, je vais faire le tour, là, voir si j'ai d'autres questions, M. Watier, mais ça semblait avoir fait le tour, là, des questions que...

Le Président (M. Pinard): Peut-être que, si vous avez besoin de quelques secondes, je pourrais peut-être intervenir, Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui, oui, oui, bien sûr, si vous avez...

Le Président (M. Pinard): Oui? Merci beaucoup.

Mme Boulet: O.K., oui, parce que j'en ai...

Le Président (M. Pinard): C'est plaisant parce que le temps du président...

Mme Boulet: Oui, excusez, j'en ai une autre.

Le Président (M. Pinard): ...ne rentre jamais dans aucun des deux groupes parlementaires...

Mme Boulet: O.K., bon, parce que j'en ai une autre, question.

Le Président (M. Pinard): ...et il est infini.

Mme Boulet: O.K.

Le Président (M. Pinard): Je vous ai écouté, M. Watier, vous avez sollicité à peu près tous les intervenants de l'industrie, tout ce qui est accessoire à l'industrie. Maintenant, vous n'êtes pas seulement devant la Commission des transports, mais vous êtes également devant la commission de l'environnement. Et j'aimerais savoir qu'est-ce que l'Association des manufacturiers du Québec peut proposer à la communauté québécoise pour justement réduire d'une façon importante les désagréments

qui sont mentionnés parmi des groupes qui nous ont rencontrés.

Est-ce que, par exemple, l'Association des manufacturiers du Québec peut agir, d'une certaine façon, auprès des fabricants pour faire en sorte qu'au Québec il n'y ait plus d'engin de deux temps, qu'on diminue la pollution croissante, au Québec, de par ces engins? Et également est-ce que l'Association des manufacturiers serait prête à s'avancer sur un terrain aussi important pour la commission que de limiter la vitesse de ces engins, alors qu'on sait très bien qu'aujourd'hui il y a des engins qui roulent au-delà de 100 km/h sur des sentiers, que ce soit en quad ou que ce soit au niveau de la motoneige? J'aimerais vous entendre là-dessus, monsieur.

M. Watier (Yves): M. le Président, j'aimerais bien ça vous parler, mais je suis de l'association des concessionnaires, et l'Association des manufacturiers va être ici, après-midi, pour faire valoir ce point-là. Ce n'est pas mon rôle. On prend le produit que le manufacturier fait et, nous, on est des concessionnaires.

Le Président (M. Pinard): Alors, est-ce que l'association des concessionnaires... Parce que vous vous réunissez sûrement en congrès au moins une fois par année, c'est la mode. Est-ce que, lors de ces congrès, il est question de la qualité des engins que vous vendez? Est-ce qu'il est question de l'environnement que ces engins polluent? Est-ce qu'il est question, entre vous, les concessionnaires, est-ce qu'il est question: Comment peut-on rendre cette pratique plus soutenable par l'ensemble de la collectivité québécoise? Est-ce que ça vous arrive de vous interroger sur: Comment peut-on, nous aussi, participer à la qualité, au maintien et à l'augmentation de la qualité de l'environnement au Québec?

M. Watier (Yves): Moi, je peux vous dire, M. le Président, en réponse à cette question, oui, le manufacturier, les manufacturiers, c'est une priorité. Ils ont des règlements à suivre qui sont imposés par EPA, qui est l'agence environnementale américaine, ensuite que Transports Canada va entériner. Ils sont très... — comment on peut dire? — ils regardent tous les points de vue, de ce côté-là. Il y a des manufacturiers qui peuvent avoir de l'innovation d'une différente façon d'arriver aux buts qui leur sont donnés ou arriver avec les items qu'ils doivent arriver. Mais, encore là, M. Chris Doucet, qui est ici, après-midi, va pouvoir entrer dans ces détails-là.

De notre côté, je peux vous dire, M. le Président, effectivement, après avoir assisté à trois des quatre congrès de 2005, la priorité des manufacturiers est de rendre les machines moins polluantes, moins bruyantes et de s'assurer que tout le monde peuvent travailler ensemble et s'épanouir dans un environnement de gens qui peuvent faire du ski de fond ou faire de la motoneige.

Vous comprendrez, M. le Président, que cette association de manufacturiers s'est, eux-mêmes, en premier lieu, représentée au gouvernement des États-Unis pour se mettre eux-mêmes des règles afin de respecter... Jamais, en aucun temps, au Canada et aux États-Unis, on n'a demandé à cette industrie-là de se régulariser. C'est plutôt l'industrie qui a été voir le gouvernement afin de s'assurer qu'il y ait des règles. Et, aujourd'hui, je pense qu'il y a un travail qui a été fait. Et l'Association des

manufacturiers va pouvoir, dans son mémoire, aujourd'hui, vous parler de tous les travaux et toute cette nouvelle innovation qui est faite.

On est, M. le Président, dans un endroit québécois. On parle de Bombardier. Bombardier a innové, cette année, dans un véhicule qui a été reconnu mondialement au niveau de la motomarine. Donc, je crois que Bombardier et les autres manufacturiers travaillent très fort pour arriver à un résultat qui va réellement surprendre les gens dans un avenir excessivement rapproché.

Le Président (M. Pinard): Est-ce qu'il serait envisageable par les membres de la commission de penser que l'association des... pas les manufacturiers, mais des concessionnaires, que vous représentez, hein, demanderait ou ne passerait que des commandes pour acquérir des engins quatre-temps au Québec? Est-ce que ça, ce serait envisageable, M. Watier?

M. Watier (Yves): M. le Président...

Le Président (M. Pinard): Je vous vois sourire et j'imagine que vous avez vu venir ma question de loin. Mais la source de pollution est d'abord et avant tout, là, hein?

M. Watier (Yves): M. le Président, vous allez peut-être essayer de me mettre en sardine, mais vous ne m'aurez pas, à ce niveau-là, parce que...

Le Président (M. Pinard): ...sardine, mais il y a également d'autres sortes de poissons.

M. Watier (Yves): M. le Président, il y a beaucoup d'innovation à l'intérieur de ça. Et, quand je vais parler des gens de deux-temps et de quatre-temps, je ne veux pas m'aventurer sur ce sujet-là parce que c'est prouvé de certaines façons que, si vous arrivez dans des moteurs deux-temps avec des solutions spéciales, ils vont être moins polluants qu'un quatre-temps. Donc, ce n'est pas l'endroit de parler de cette situation où sont rendus les manufacturiers dans les technologies. Mais, moi, je vous dis en toute honnêteté, après avoir vécu ces situations-là, que les quatre manufacturiers s'en vont définitivement dans une structure de moteur qui va faire moins de bruit et qui va être moins consommant et qui va tenir compte de l'environnement des gens qui ne pratiquent pas le VR.

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

M. Deslières: M. le Président...

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Est-ce qu'il restait du temps?

Une voix: Trois minutes.

Le Président (M. Pinard): Trois minutes.

Mme Boulet: C'est ça. J'aurais juste une...

Le Président (M. Pinard): Mme la ministre, trois minutes encore.

Mme Boulet: Bien, c'est parce que je l'ai cherchée, la question. Si je ne l'avais pas vue... M. Watier, une dernière question. Vous parlez des heures, là, des interdictions de circuler de 22 heures à 6 heures, puis ça semble être problématique pour vous. Et, nous, ce qu'on a à dire là-dessus, c'est que chaque MRC pourrait modifier, annuler, dire: Chez nous, ce n'est pas approprié, il n'y en a pas, il n'y a pas d'interdiction. Ou une autre MRC pourrait dire: Bien, chez nous, 22 heures, c'est trop tôt ou trop tard, puis dire: Ça va être 9 heures ou ça va être 11 heures, puis... Alors, on laisse le choix, la liberté de décider à chacune des régions, chacune des MRC peut intervenir et modifier cette grille horaire là.

Alors, je voulais juste savoir pourquoi vous étiez contre le principe, là. Parce qu'il y a des endroits où ça a permis, je vais dire, d'acheter la paix, puis ça n'a pas été monnayé, là, mais ça a permis une cohabitation plus harmonieuse, là, de dire: À tout le moins on a protégé cette période-là de la journée qui doit être dédiée au sommeil ou au repos, là. Alors, j'aimerais vous entendre là-dessus.

• (12 h 50) •

M. Watier (Yves): Vous comprendrez, Mme la ministre, que beaucoup de gens voyagent. Il y a des gens qui voyagent le soir. Il y a des gens qui voyagent dans la journée. Il y a des gens qui travaillent le jour, des gens qui travaillent le soir.

Je vais vous donner juste un exemple. On arrive, on part de Québec, on veut s'en aller à Rivière-du-Loup. On passe à travers deux MRC. Les deux MRC ne s'entendent pas sur le point de régulariser à quelle heure ils vont circuler sur les sentiers. Donc, on part de Québec, puis on arrive au milieu du chemin, puis on dit: Ah, on n'a plus le droit de se rendre là parce que les sentiers sont fermés dans une municipalité pour se rendre au centre-ville de Rivière-du-Loup. Ce qu'on ne veut pas, Mme la ministre, c'est qu'on empêche les gens de voyager d'un territoire à un autre parce qu'on donne aussi un droit à la municipalité.

Donc, je vais vous donner un autre exemple. La municipalité de Rivière-du-Loup décide qu'à 11 heures ou 10 heures il n'y a plus de motoneige sur le réseau de sentiers. Si la personne part de Québec à 7 heures, elle arrive à 11 heures, 11 h 30 à Rivière-du-Loup, elle va recevoir une contravention. C'est ce qu'on ne veut pas, là. Il faut essayer d'uniformiser, non pas d'arriver et de dire à des gens qu'on a différents temps.

Mme Boulet: Mais, M. Watier — je vais juste compléter parce que je n'aurai pas besoin de réponse — c'est pour ça qu'on passait l'autorité de la municipalité à la MRC, pour éviter ce genre... Donc, on devient plus régional. Et le comité consultatif national, là, qu'il y aura sera là pour harmoniser la réglementation d'une région à une autre pour éviter ce genre de problématique-là.

M. Watier (Yves): Parfait. Merci. Ça répond à ma question.

Mme Boulet: Merci.

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

M. Deslières: ...suite à votre intervention, j'allais dans le même sens. Mais je vais laisser le premier choix à mes collègues puis je reviendrai. Parce que c'était fort intéressant, la discussion et...

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

M. Lelièvre: Bonjour, M. Watier et M. Lauzon.

Une voix: Bonjour.

M. Lelièvre: Je voudrais attirer votre attention au point 4.2.1 de votre mémoire, concernant la mise en place et l'entretien des réseaux interrégionaux permanents ou semi-permanents. Vous affirmez dans ce document qu'il n'est que normal que ceux qui tirent financièrement avantage de la pratique de ces deux activités augmentent leur contribution, soit la motoneige et les quads.

Donc, ce n'est pas une question piège, quand j'ai lu ça, je me demandais si je lisais bien. Est-ce que les concessionnaires se sentent interpellés? Parce que, vous, vous êtes sensibilisés et vous dites, au nom de votre association, que c'est juste normal que vous soyez interpellés à la contribution de ça. Mais est-ce que vous avez une association qui vous permet de faire en sorte qu'ils contribuent à la pérennité des sentiers?

M. Watier (Yves): À l'heure actuelle, de ce côté-là, la plupart des régions, les concessionnaires de région participent aux cartes. Chacun des clubs de motoneige font des cartes de leur propre réseau, et, à partir de ce moment-là, la plupart des concessionnaires à travers le Québec participent en donnant des sous aux clubs de motoneige. Donc, ils peuvent donner 250 \$, 300 \$, 400 \$ dans chacune de leurs régions, selon ce qui va être demandé par les clubs de motoneige.

Est-ce que l'association a été demandée de participer financièrement à l'aide de la fédération de motoneige? Non, ce n'est jamais arrivé. Est-ce que notre association a décidé d'anticiper des nouvelles choses? Oui, l'année passée, dans des campagnes de sécurité, l'association des concessionnaires a fait une campagne médiatique au niveau télévision, assez agressive, au nom de l'association des concessionnaires, parce qu'on voyait que, de ce côté-là, on a un besoin, et aussi au niveau du manufacturier. Si on parle de manufacturiers qui représentent tous les concessionnaires, les manufacturiers, dans le passé et encore aujourd'hui, participent étroitement avec les clubs de motoneige pour financer. Donc, des fois, il y a des 50 %-50 % «win» — je veux dire que 50 % vient du concessionnaire, 50 % vient du manufacturier — pour donner des sous à chacun des clubs qui a un concessionnaire dans son secteur.

Ça fait qu'on comprendra — parce que vous avez parlé, monsieur, de sentiers et en même temps de sentiers interrégionaux — le point de vue là-dedans, c'est que, dans le document, on veut donner immunité aux sentiers Trans-Québec. Il faut connaître la configuration exacte des sentiers. Il y a 33 % de sentiers interrégionaux, 33 % de sentiers régionaux et 33 % à peu près de local. Si tous les locaux se donnent la main, on s'en va au sentier régional et ensuite on s'en va au Trans-Québec.

Le coeur, c'est le sentier régional... excusez, local. Si on n'a pas de local, plusieurs ont dit, à la table:

On ne peut pas se rendre aux hôtels, on ne peut pas se rendre aux concessionnaires, on ne peut pas donner le service de l'économie de 725 millions que la ministre du Tourisme a dévoilé dernièrement. Donc, on se comprend bien que, si on donne immunité seulement qu'aux sentiers Trans-Québec, nous, on a une crainte de qu'est-ce qui va arriver aux sentiers régionaux, et qu'est-ce qui va arriver aux sentiers locaux. Ils ont tous besoin un à l'autre.

J'étais à la Fédération des clubs de motoneigistes. J'ai créé, avec une équipe, ce fameux sentier Trans-Québec régional, le fameux spaghetti de 33 000 km, de mettre des numéros, et tout a été conçu selon les normes du ministère du Transport. Le sentier Trans-Québec traverse trois régions; un régional, deux régions; un local, va accumuler beaucoup de municipalités, villes et villages pour se rendre dans des régionaux. Donc, vous comprendrez que tous les kilomètres... Oui, on est peut-être d'accord à dire à la fédération de baisser son kilométrage, c'est des choses qui sont à prévoir. Cependant, ils ont tous une importance capitale dans son ensemble, dans son squelette, autant un que l'autre.

De plus, lors de la vente... Parce qu'il a fallu faire une vente, comme le gouvernement fait une vente à ses gens, aller voir les 300 clubs de motoneige et dire: Vous n'avez pas de sentier Trans-Québec dans votre région ou dans votre localisation, mais il est important, ce sentier-là, parce qu'il va sortir les gens de votre municipalité et votre village et il va pouvoir se rendre dans des grands accès dans lesquels ça va être plus facile de s'épanouir en motoneige. Donc, il faut, et je demande au gouvernement de faire très attention à comment on va structurer notre réseau avec immunité, qu'on appelle, parce que c'est important que les 33 000, 30 000 soient avec une protection, c'est très important. Et j'ai ce bémol-là, à l'heure actuelle, au niveau du réseau. C'est d'une importance capitale pour toutes les régions de garder intègre ce réseau, à l'heure actuelle.

M. Lelièvre: Oui, je comprends bien votre question. Vous avez abordé un autre sujet, qui était l'immunité. Mais je voudrais terminer sur la question du financement parce que dans le fond... Tout à l'heure, je vous écoutais, dans vos échanges avec Mme la ministre, en disant: Écoutez, on est à l'avant-garde au niveau de la mode et des vêtements, etc., on est à l'avant-garde également au niveau de certaines composantes, là, pour éventuellement être installées sur les motoneiges, ou encore sur les quads, ou... Bon.

Mais, ceci étant dit, est-ce que vous pouvez nous indiquer, à cette commission, si vous avez déjà un chiffre, quelle a été la contribution de cette industrie manufacturière à la mise en place de ces réseaux-là? Parce que, dans le fond, si les réseaux n'existent pas, vous allez avoir de la difficulté à vendre vos machines, comme concessionnaires, puis le manufacturier aura de la difficulté à continuer à en fabriquer, parce que, s'il n'y a pas de marché, on ne peut pas vendre, puis, si on ne peut pas aller dans le bois ou qu'on ne peut pas aller nulle part et que...

Les propriétaires dans le fond ont un droit sacré parce que le droit de propriété, là, c'est inscrit dans la Charte des droits et libertés de la personne, c'est inscrit également dans le Code civil, hein? «Le propriétaire ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est [que] par voie d'expropriation faite suivant la loi pour une

cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité.» «Et préalable». Donc, ce n'est pas: On passe, puis après ça on va te payer, puis on verra ça l'année prochaine. Ce n'est pas ça, là. C'est vraiment... Il y a des règles. Puis ça, je parle du jugement du Petit Train du Nord, là, hein, puis c'est dans le jugement, tu sais, dans le fond, qu'on a évoqué ces articles-là.

Donc, moi, je me dis: Il va falloir éventuellement trouver des mécanismes de contribution. Alors, on a parlé de certaines formules, mais j'aimerais savoir si vous avez une formule.

● (13 heures) ●

M. Watier (Yves): On n'a pas une formule magique. Je pense qu'au début et pendant mon document... Il faut s'asseoir et travailler à des solutions, et aujourd'hui on en est rendus là. Les manufacturiers, les gens qui font les sentiers, ceux qui en profitent, doivent être mis, O.K., autour d'une table et dire de la façon maintenant qu'on va procéder.

Depuis 1972, cette association-là existe. Elle a commencé à construire des sentiers avec des concessionnaires ainsi que des clubs, avec des bénévoles, et ça a toujours été orienté... Vous comprendrez, monsieur, que l'orientation des clubs, au tout début, s'est faite toujours autour d'un concessionnaire parce qu'on demande un service. Autrefois, on voulait avoir... que ce soit n'importe quelle marque, on disait: Bien, écoute, mon concessionnaire est là. Il faut avoir des sentiers autour des concessionnaires parce qu'on veut avoir un certain service.

Donc, localement, je peux vous dire que les concessionnaires sont très impliqués, les manufacturiers sont impliqués au niveau des fédérations. À quel point? Les fédérations pourront vous répondre de cette situation-là. Mais localement je pense qu'il y a une grosse part qui est donnée au club local. Quel chiffre? Je ne pourrais pas vous le dire. Parce que je le sais, qu'ils participent à l'heure actuelle; dans nos rencontres, ils nous l'ont dit. Et d'ailleurs autant je pourrais vous dire qu'une majeure partie des concessionnaires font partie aussi du club de bénévoles parce qu'ils donnent de leur temps, de leur argent, ils donnent du temps des concessionnaires pour vendre des droits d'accès qui appartiennent aux clubs, parce que ce n'est pas tous les clubs qui vendent ça à leur maison. Donc, les concessionnaires sont... Ils sont mis à part. Est-ce qu'ils devraient être plus définis? Effectivement. C'est pour ça que les tables de concertation vont être mises. C'est de travailler tous ensemble pour arriver à un seul but, c'est de voir que la motoneige et le quad peuvent véhiculer en sécurité en suivant des normes environnementales.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. Watier. Nous allons terminer avec le dessert. M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: En fait, je suis assez sucré.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Alors, je suis persuadé que la faim vous tiraille. La faim vous tiraille, M. le député, alors veuillez poser votre question.

M. Grondin: Bon. Merci, M. le Président. Moi, j'écoute ça depuis ce matin, là, puis il me semble que le

réseau, que ce soient les quads, les motoneiges, c'est un sport, c'est un sport dispendieux, puis les gens qui font ce sport-là, normalement c'est des gens qui sont assez bien nantis. Alors, on n'en a pas vu beaucoup demander au gouvernement de dire de mettre plus d'argent là-dedans. Je pense que tout ce réseau-là que vous avez mentionné tout à l'heure, que ce soient les vendeurs de vêtements, les vendeurs de pièces, les vendeurs de motoneiges ou de quads, par les cartes des membres, par les immatriculations, j'imagine que tout ce réseau-là est capable de s'autofinancer sans venir pomper de l'argent au gouvernement. Et, moi, il me semble que ce serait... Je me vois mal en tout cas, moi, ici, comme député, dire: Bon, bien, il faut donner de l'argent, donner plus d'argent à ce sport-là quand on a de la misère à fournir des soins de santé aux autres personnes qui en ont plus besoin dans la société.

Alors, moi, je pense que la solution, elle est peut-être d'augmenter les immatriculations, peut-être augmenter les cartes de membre, mais que l'ensemble de ce réseau-là s'autofinance. Moi, je me dis: Je joue au golf, moi, je paie mes bâtons de golf, puis je paie 1 000 \$ par année pour être membre, puis c'est mon sport. Alors, je ne demande pas au gouvernement de payer pour moi.

M. Watier (Yves): Je ne demande absolument pas au gouvernement de payer pour nous. Nous payons une plaque de 75 \$ qui est l'utilisateur-payeur. 25 \$ vont au club. Où est-ce qu'il va, l'autre 50 \$? Prenez l'argent du pratiquant-payeur, puis on va l'investir, ce 50 \$ là, dans la problématique de quad, 50 \$ que vous gardez dans le consolidé, O.K., du gouvernement. Donc, on paie la santé, on paie l'éducation, on fait partie de ça, dans le 50 \$. Vous avez pris 75 \$ dans les poches de motoneigistes, des nantis, que vous nous appelez, O.K., et je pense qu'on participe à l'évolution de ce beau Québec qu'on est chez nous. La seule chose que vous avez à faire, c'est peut-être de baisser et demander au ministre responsable du 50 \$ de nous en donner 10 \$ ou 15 \$ pour quelques années, pour s'assurer que notre programme d'établissement de sentiers interrégionaux... et après ça vous le reprendrez.

Donc, quand je vois une question comme celle-là... Et vous le savez très bien, M. le député, que déjà le gouvernement, au niveau des motoneigistes, prend 7,5 millions et l'envoie au consolidé. Imaginez maintenant le quadisme, qui a 325 000 plaqués, sur 56 \$, il y en a 50 \$, il y en a un autre 15 millions. Donc, je viens de vous trouver 20 millions qui s'en vont au fonds consolidé, qui vient des véhicules récréatifs.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. Watier, merci, M. Lauzon.

M. Watier (Yves): Merci.

Le Président (M. Pinard): Alors, à vous tous, je vous souhaite un bon appétit. Et, n'oubliez pas, les travaux de la commission reprennent à 14 heures.

Mme Boulet: Est-ce qu'on peut laisser...

Le Président (M. Pinard): Oui, je vous invite à laisser vos notes ici. Le conseil sera fermé à clé.

(Suspension de la séance à 13 h 4)

(Reprise à 14 h 17)

Le Président (M. Pinard): Alors, je vous souhaite la bienvenue à cette deuxième tranche de nos travaux. Nous avons eu un temps très limité pour dîner, mais j'espère que vous avez apprécié.

Alors, nous débutons, cet après-midi, avec l'Institut national de santé publique du Québec, qui est représenté par M. Pierre Bergeron, M. Gilles Légaré et M. Richard Larocque. Et également madame aura l'honneur, tout à l'heure, de se présenter. Alors, vous avez un temps de parole de 15 minutes pour nous présenter votre mémoire, et immédiatement par la suite les collègues auront un échange avec vous qui durera 30 minutes.

Alors, madame, peut-être. J'apprécierais que vous vous présentiez pour les fins d'enregistrement.

Institut national de santé publique du Québec (INSPQ)

M. Bergeron (Pierre): Ah, je vais la présenter en débutant. Ça va?

Le Président (M. Pinard): Allez.

M. Bergeron (Pierre): Alors, Mme la ministre déléguée aux Transports, Mmes et MM. membres de la Commission parlementaire sur les transports et l'environnement. Alors, je suis le Dr Pierre Bergeron, un des directeurs à l'Institut national de santé publique.

L'Institut de santé publique est un organisme gouvernemental qui fournit de l'expertise pour soutenir les responsables de santé publique dans l'exercice de leur mandat. Alors, en réponse à votre invitation à participer aux consultations sur le document d'orientation sur les véhicules hors route, l'institut s'est associé aux directeurs régionaux de santé publique pour préparer et présenter des commentaires et des recommandations en lien avec les propositions contenues dans le document.

Alors, je suis ainsi accompagné du Dr Blandine Piquet-Gauthier, qui est directrice de la Santé publique pour les régions des Laurentides et du Nord-du-Québec. C'est le Dr Piquet-Gauthier qui fera la présentation de notre mémoire conjoint, donc conjointement Institut national de santé publique et l'ensemble des directeurs régionaux de santé publique, soit les 18 régions. MM. Gilles Légaré, qui est épidémiologiste, et Richard Larocque, audiologiste, tous deux rattachés à l'institut, nous accompagnent et pourront répondre, après la présentation, pourront répondre à vos questions. Alors, docteur.

Mme Piquet-Gauthier (Blandine): Merci. Alors, bonjour. En vertu du mandat qui nous est confié par la loi à l'égard de la prévention et de la protection de la santé publique, je viens vous faire part de nos réactions et commentaires face à certaines propositions retenues dans le document d'orientation.

Signalons d'emblée que, d'un point de vue de santé publique, les problèmes inhérents à l'utilisation des véhicules hors route — motoneige et quad — sont nombreux, complexes et importants. Toutefois, nous avons choisi de mettre l'accent sur trois dimensions, à savoir les méfaits du bruit, les traumatismes graves et

nombreux reliés à la pratique de ce loisir et l'exposition des citoyens et des utilisateurs aux gaz d'échappement.

D'abord, concernant les traumatismes, voici quelques faits. La pratique du VHR est une activité de loisirs qui n'est pas sans risque. Entre 1995 et 2005, on a dénombré 613 décès et près de 11 000 hospitalisations associés à ces activités. Ceci est sans compter un nombre probablement très élevé de consultations à l'urgence ou dans des cabinets médicaux.

● (14 h 20) ●

Le parc de VHR ne cesse d'augmenter, tant au niveau des nombres de véhicules, particulièrement pour les quads, qu'au niveau de la puissance de la cylindrée des engins. 90 % des utilisateurs se servent des VHR à des fins récréatives. 2005 fut une année record pour le nombre de décès en motoneige: 44 décès, dont 10 étaient des résidents hors Québec, des touristes, soit près de un sur cinq. Dans les 15 dernières années, 46 jeunes de 13 ans et moins et 23 jeunes de 14 à 15 ans ont trouvé la mort dans un accident de VHR. Plus de un décès sur quatre arrivent sur des chemins publics où la circulation leur est interdite et plus de un décès sur quatre également surviennent entre 22 heures et 6 heures du matin. Lors d'accidents, les blessures sont le plus souvent tellement graves qu'elles sont plus apparentées au traumatisme routier qu'au traumatisme sportif. Quant aux coûts des traumatismes, ils sont très difficiles à évaluer, puisque nous ne pouvons actuellement comptabiliser que les coûts des décès et des hospitalisations des accidents se produisant hors des voies publiques.

Concernant le bruit, outre les problèmes auditifs que peuvent présenter les utilisateurs, les préoccupations de la Santé publique s'adressent beaucoup plus aux répercussions sur la santé du bruit environnemental. Plusieurs études ont en effet identifié une association entre l'exposition chronique au bruit et l'augmentation de la tension artérielle et le risque de problèmes cardiovasculaires. L'association entre l'exposition au bruit et la diminution de la quantité et de la qualité de sommeil est également très bien établie. Ce manque de sommeil entraîne un ensemble de conséquences en cascade sur la santé physique, mentale et psychologique.

Comme le démontrait le mémoire de l'association des orthophonistes, audiologistes du Québec, le bruit est une source de gêne importante pour les communautés qui y sont exposées. La gêne, telle que définie par l'OMS, est une sensation de désagrément, de déplaisir provoquée par un facteur de l'environnement dont l'individu ou le groupe connaît le pouvoir d'affecter sa santé. On peut considérer que la gêne causée par une exposition chronique au bruit a comme conséquences, entre autres, un abaissement des niveaux de performance, un accroissement des comportements sociaux négatifs, de l'agressivité et l'exacerbation des composantes de santé mentale, par exemple l'utilisation de tranquillisants et de somnifères.

Une des conséquences les plus immédiates de la présence du bruit dans l'environnement d'un groupe d'individus est certainement le pouvoir masquant du bruit sur la transmission de la parole. Ce problème sera d'autant plus grave avec des enfants en phase de développement du langage. La littérature apporte aujourd'hui un ensemble de conclusions laissant penser que l'exposition chronique au bruit peut compromettre ou ralentir l'apprentissage du langage et de la parole.

Finalement, les risques liés aux gaz d'échappement. Même si sur ce sujet les connaissances sont beaucoup plus limitées, on sait que les VHR émettent des gaz reconnus pour affecter les systèmes cardiovasculaire, respiratoire et nerveux. Certains de ces polluants émis sont d'ailleurs des substances cancérigènes. D'autres polluants sont de plus en plus reconnus comme contribuant à la formation de smog ou au réchauffement climatique. Une étude américaine a de plus mis en évidence le fait qu'un moteur à deux temps pollue autant que 100 automobiles et que la pollution émise par un quad équivaut à celle provenant de 15 à 30 véhicules automobiles. Des études plus exhaustives nous permettraient d'évaluer avec plus de certitude l'exposition réelle et les dangers pour la santé des utilisateurs et éventuellement des riverains.

Cette mise en contexte des préoccupations de la Santé publique vis-à-vis des risques reliés à la pratique des VHR nous amène à nous prononcer sur certaines recommandations proposées par le ministère des Transports dans son document d'orientation. Le document privilégie la concertation régionale pour déterminer, pour chaque région, un réseau interrégional de sentiers permanents ou semi-permanents pour la motoneige et un autre pour les quads, et ceci, avant le 1er mai 2009. Il est prévu qu'un mandat spécifique sera confié pour analyser la situation particulière des sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées et on prévoit la possibilité de relocaliser certains sentiers et d'implanter des mesures d'atténuation.

Nous sommes en accord avec cette proposition. Cependant, nous croyons que la conception et l'aménagement des sentiers devraient être effectués en fonction de normes provinciales qui tiennent compte à la fois des aspects de sécurité des usagers et de la quiétude des riverains. Cet aménagement des sentiers devrait, par exemple, diminuer les possibilités de vitesse excessive. L'aménagement de zones d'absorption en cas de sortie de sentier ou d'éjection du véhicule devrait être examiné afin de diminuer la gravité de l'impact. La diminution de l'accès aux débits d'alcool devrait également être prise en compte. Et finalement une signalisation appliquée uniformément et un balisage des sentiers devraient être appliqués dans chacune des régions, et ce, afin de faciliter les opérations de secours et d'évacuation des blessés.

Le document propose la création d'un comité consultatif provincial afin d'assurer une concertation d'ensemble entre les différentes tables régionales. Le rôle de ce comité est important pour nous. Nous demandons que le mandataire en soit clairement identifié et que celui-ci dispose de ressources professionnelles pour assurer son bon fonctionnement.

Une mesure prônée dans le document du ministère concerne la pérennité des sentiers. Pour ce faire, le ministère des Transports propose de resserrer l'encadrement de la pratique des VHR pour la rendre plus respectueuse des riverains et de l'environnement. Ainsi, une étude socio-acoustique est prévue.

Du point de vue de la problématique du bruit, l'aménagement adéquat des sentiers de VHR nous semble la meilleure solution pour la pérennité de la pratique et du réseau des sentiers québécois. Dans le cas où la cohabitation est la seule solution possible, la pratique du VHR devrait être strictement structurée et encadrée afin de minimiser les impacts sur la qualité de vie des citoyens.

En ce sens, la proposition de l'association des orthophonistes et audiologistes du Québec de prévoir un corridor d'une largeur d'au moins 121 m nous semble être une position de départ intéressante. Rappelons que cette recommandation constitue une valeur cible afin que le bruit des VHR — dans ce cas précis, les motoneiges — n'interfère pas avec la transmission de la parole.

De plus, certaines règles de circulation minimisant les impacts sonores, les limites de vitesse, les limites des heures de circulation et l'interdiction de modifier les silencieux pourraient concourir au même but. De plus, le Règlement sur les véhicules hors route, adopté en décembre 2004, prévoit l'interdiction de circuler la nuit, entre 22 heures et 6 heures, dans les sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées.

Nous croyons que l'horaire de fermeture proposé n'est pas compatible avec l'horaire de sommeil d'une portion significative de la population, soit les enfants en bas âge. De plus, il nous semble que cette mesure devrait s'appliquer non seulement sur les emprises ferroviaires désaffectées, mais sur un ensemble de territoires qui permettrait de définir les études socioacoustiques. Dans cet esprit, nous croyons nécessaire l'élargissement de la fermeture nocturne de certains tronçons de pistes de 20 heures à 7 heures. Nous demandons également que la modification réglementaire autorisant les municipalités locales à modifier la plage horaire pour l'adapter à leurs besoins ne permette pas que cette période de fermeture soit raccourcie.

Finalement, nous sommes en désaccord avec la proposition d'amendement législatif protégeant les réseaux interrégionaux contre les recours liés aux inconvénients de voisinage ou les préjudices liés au bruit et aux odeurs. Il nous apparaît essentiel d'identifier les recours possibles advenant que les critères mentionnés ne soient pas respectés.

Le resserrement des règles est un chapitre important du document. Parmi les mesures proposées, on note l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement et l'interdiction de la vente d'équipements visant à les modifier. Dans une perspective de sécurité, nous croyons qu'en plus de cette mesure il serait nécessaire de diminuer l'accès aux véhicules surpuissants par une taxation progressive ou des frais d'immatriculation modulés, à l'exemple des motocyclettes. Selon des études menées aux États-Unis, il existe une association directe entre la puissance du VHR et le risque de blessure.

Une autre mesure avancée dans le document d'orientation consiste à hausser l'âge minimum de 14 à 16 ans pour conduire un VHR. Nous sommes totalement d'accord avec cette proposition. La proportion élevée de décès et d'hospitalisations chez les jeunes conducteurs de moins de 16 ans renforce cette proposition.

Le document prévoit qu'il faut informer les municipalités sur leur pouvoir — leur pouvoir — d'interdire la circulation sur les plans d'eau servant de réservoirs d'eau potable. Nous sommes d'accord avec cette intention. En plus, nous recommandons d'évaluer avec rigueur la pertinence de circuler sur les plans d'eau servant à l'approvisionnement en eau potable.

Le ministère des Transports propose une étude socioacoustique pour évaluer notamment les impacts du bruit associé aux VHR et déterminer des critères d'aménagement pour les réduire. Outre les commentaires formulés précédemment en lien avec la date de réalisation

de cette étude, puisque l'ensemble des sentiers doit être déterminé le 1^{er} mai 2009, il nous semble important que des intervenants en santé publique fassent partie des groupes de travail pour que les différentes composantes de santé — traumatismes, environnement — soient prises en considération lors de la prise des décisions. Des études socioacoustiques devraient être réalisées conformément à des normes reconnues, en tenant compte de la notion d'émergence du bruit et des différents critères internationalement appliqués, notamment ceux de l'OMS.

Le ministère des Transports propose d'augmenter la distance de circulation de 500 m à 1 km sur les chemins publics, sous certaines conditions. L'analyse des dossiers des coroners nous conforte dans un total désaccord vis-à-vis de cette proposition. Compte tenu que la moitié des accidents mortels de VHR surviennent sur un chemin, nous sommes d'avis que ce privilège devrait être rendu accessible seulement en cas d'absolue nécessité et devrait être soumis à des normes strictes appliquées avec rigueur. Les VHR ne sont pas des véhicules conçus pour rouler sur des routes. De plus, cette modification pourrait augmenter la confusion chez les utilisateurs en laissant croire à la possibilité de circuler sur une distance de 1 km peu importe l'endroit et les conditions.

Il est proposé également de sensibiliser les intervenants régionaux à la nécessité d'élaborer un plan d'évacuation des blessés pour les interventions d'urgence et de les encourager à se doter de tels plans. Les responsables régionaux de tous les sentiers de VHR devraient, obligatoirement et préalablement à leur opération, mettre en place des services de premiers soins et d'évacuation des blessés.

● (14 h 30) ●

Le document prévoit également la mise en place d'un programme de formation pour les guides accompagnateurs pour la location de VHR. Rappelons que 10 des 44 décès de motoneige de 2005 étaient des non-résidents. Bien que toutes ces personnes ne soient pas des locuteurs de motoneige, nous suggérons deux mesures: d'une part, diminuer la puissance des véhicules offerts en location, d'autre part, rendre obligatoire à toute émission de permis de location la certification en sécurité et en gestion de groupe des guides accompagnateurs.

Au chapitre de la surveillance des sentiers, le document prévoit mieux identifier et former les agences de surveillants des sentiers. Compte tenu de la législation et de la réglementation en vigueur concernant la conduite des VHR, nous sommes d'avis que celles-ci devraient être appliquées par les corps policiers dûment autorisés à le faire et non pas par un corps intermédiaire, dont l'autorité pourrait être contestée. Les policiers possèdent, en plus de l'équipement, la formation complète nécessaire pour appliquer la loi et intervenir selon les normes de sécurité. D'ailleurs, dans le document d'orientation présenté à la commission, ce document mentionnait un roulement élevé des patrouilleurs bénévoles des clubs de VHR.

Au niveau de la sensibilisation, il faut être conscient que la sensibilisation et l'éducation des usagers dans le but de leur faire modifier leurs comportements n'est qu'un des volets de l'approche en prévention et que cette mesure, prise isolément, n'aura probablement que très peu d'effets. À l'exemple des mesures préventives des traumatismes routiers, nous suggérons une approche planifiée sur un modèle reconnu qui touche plusieurs

aspects, à la fois environnement, véhicule et conducteur, et ce, à divers moments entourant le traumatisme, soit avant, pendant et après. Cette approche a fait ses preuves et a été appliquée déjà dans plusieurs domaines de la santé publique.

De plus, nous sommes en désaccord avec la proposition de mener des activités de sensibilisation auprès des jeunes en milieu scolaire. Celle-ci pourrait être perçue comme une campagne visant la promotion de cette activité, alors que nos programmes actuels visent beaucoup plus à proposer aux jeunes un mode de vie physiquement actif, dans le but de contrer cette nouvelle épidémie qu'est l'obésité.

Finalement, les VHR comme moyen de transport des autochtones. Le ministère des Transports prévoit adapter la réglementation et propose la mise en place de comités locaux de sécurité et de sensibilisation. Nous sommes d'avis que cette réglementation devrait être adaptée. La cohabitation des riverains et des utilisateurs de VHR ne pose en général pas de problème. Cependant, un travail important reste à faire pour assurer les règles de sécurité.

En conclusion, nous sommes conscients que la pratique des VHR constitue une activité de loisirs importante pour de nombreux Québécois et Québécoises et joue un rôle économique non négligeable pour de nombreuses régions du Québec. Il apparaît impératif que la santé publique et la qualité de vie des citoyens constituent l'assise à privilégier dans les actions qu'entend mettre de l'avant le ministère des Transports pour trouver des solutions permettant de mieux structurer cette activité.

Il reste qu'en tant que responsables de la santé publique nous restons préoccupés par les risques à la santé et à la sécurité reliés à la pratique de cette activité, tant au niveau des utilisateurs que des riverains. Nous considérons que les propositions du ministère des Transports présentent certaines avancées dans la cohabitation harmonieuse entre utilisateurs et riverains, mais nous renouvelons notre opposition à plusieurs d'entre elles, car elles ne nous apparaissent pas susceptibles d'améliorer la santé et la sécurité.

La Santé publique est prête à travailler avec l'ensemble des acteurs concernés pour participer aux différents comités de concertation pour la délimitation des sentiers et à mettre à profit son expertise pour développer différentes recherches permettant de mieux connaître la problématique et de trouver des solutions les mieux adaptées possible. Je vous remercie.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, Mme Gauthier. Nous allons immédiatement débiter avec Mme la ministre.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Merci, Mme Piquet-Gauthier, en fait tous les gens, là, de l'Institut de la santé publique. J'aurais certains... En fait, votre document, il est très élaboré, alors je pense qu'on va en faire une lecture plus exhaustive, là, quand on aura plus de temps devant nous. Mais je vais ressortir certains éléments.

Vous parlez beaucoup des statistiques des jeunes qui sont décédés, Mme Blandine Piquet-Gauthier. Est-ce que vous êtes capable de nous dire: Est-ce que c'étaient des jeunes qui conduisaient ou des jeunes qui étaient des passagers sur les véhicules hors route? Avez-vous cette

distinction-là dans les décès ou dans les... qui sont survenus chez les jeunes?

Une voix: M. Légaré va pouvoir vous répondre.

M. Légaré (Gilles): Oui, effectivement, quand on a fait le relevé d'au-delà de 750 décès dans des dossiers de coroners, on est allés chercher beaucoup d'information très précise. Et, entre autres, bon, on sait que globalement les décès chez les victimes de VHR, c'est 10 %, alors conducteur ou passager. Les conducteurs seulement, hein, les jeunes de moins de 16 ans qui conduisaient, c'est 7 %.

Mme Boulet: Alors, les jeunes, c'est vraiment quand ils sont au volant que c'est plus fréquent.

M. Légaré (Gilles): Majoritairement, oui.

Mme Boulet: C'est quand ils sont au volant.

M. Légaré (Gilles): Oui.

Mme Boulet: O.K. À la page... vous parlez, là, entre autres, vous parlez de... Quand on dit qu'on va augmenter la distance de 500 m à 1 km, alors vous dites: Nous, on n'est pas en accord avec ça parce que c'est sur les chemins publics. Alors, on sait très bien, là, que le deux tiers des décès surviennent quand les gens circulent hors sentier. L'année dernière, il y a eu près de 39 décès, 38 ou 39 décès, et le deux tiers de ces décès-là se sont produits quand les gens circulaient soit sur des plans d'eau ou sur les sentiers non balisés, non surveillés.

L'objectif qui était recherché ici, ce n'était pas de donner plus de liberté à circuler sur les chemins publics. Je veux juste vous dire que l'objectif qui était visé par ce changement-là à la réglementation, c'est que souvent il y a un pont à traverser, une infrastructure majeure à traverser, et le 500 m ne permettait pas de rencontrer... Des fois, il faut passer d'un bord à l'autre d'une autoroute ou d'un chemin public, et le 500 m ne répondait même pas à la largeur, là, que ça prenait pour que les gens puissent passer d'un sentier... de part et d'autre d'une voie, d'une route principale.

Alors, c'était juste dans ce sens-là. Ce n'était pas pour que les gens circulent plus longtemps sur de plus longues distances. On est tout à fait conscients qu'au niveau de la sécurité on doit encadrer de façon tout à fait très rigoureuse la circulation des véhicules hors route sur le réseau routier supérieur. Mais c'était juste dans ce contexte-là. Maintenant, avec les nouvelles structures qu'on a sur nos routes, le 500 m n'était pas approprié à des besoins qui sont de plus en plus présents, là, sur l'ensemble du territoire. Alors, je ne sais pas si vous avez un commentaire ou si c'était juste une remarque, là. Je voulais juste préciser. Parce que des fois on pense que c'est pour donner plus de latitude ou plus de possibilités aux utilisateurs. Ce n'était pas dans ce sens-là du tout que ça avait été apporté.

Le Président (M. Pinard): M. Légaré.

M. Légaré (Gilles): Si vous me permettez une précision. Quand on a fait l'étude en question, on voulait déterminer avec précision à quels endroits justement

survenaient les décès sur les véhicules hors route. Et, nous, on arrivait avec une proportion d'environ 40 % des décès qui survenaient sur les sentiers fédérés. Mais, si on regarde les toutes dernières années, parce qu'il s'est fait plus de sentiers, on obtient à peu près 50 %, la moitié des décès sur les sentiers, l'autre moitié hors sentier.

Pour ce qui est des routes, ça, c'est ce qui nous a frappés, voir une telle proportion de décès qui survient sur des chemins publics ou sur des chemins que peuvent emprunter des véhicules publics. Parce qu'on le sait très bien, si on imagine une collision entre une camionnette et un quatre-roues, par exemple, un quad, alors malheureusement c'est souvent fatal pour les occupants du quad.

Et ce que l'on voit aussi, c'est que souvent les gens utilisent... et ce que l'on entend, c'est que souvent les gens vont utiliser les quads sur le bord d'un chemin. Il y a une certaine confusion, les gens pensent, avec les règlements qui sont déjà présents dans la Loi sur les véhicules hors route, qu'ils peuvent rouler 500 m partout. Alors, si on étend à 1 km, on va étendre cette portion-là. Nous, ce que l'on pense, c'est qu'on va également augmenter le nombre de fatalités si on y va de ce côté-là.

Mme Boulet: Mais, monsieur, le 1 km n'est pas permis automatiquement. Chaque fois qu'on doit traverser une route publique, il doit y avoir une autorisation qui soit demandée au ministère des Transports, à la direction régionale. Alors, ce n'est pas ouvert à 1 km pour tout, tout le temps, c'est juste qu'on a la possibilité d'aller au-delà des 500 m qui étaient prévus parce qu'à certains endroits le 500 m n'était pas suffisant. C'était juste dans ce contexte-là que ça avait été pris, cette mesure-là.

Vous dites également, à la page 23: «Nous sommes en désaccord avec une campagne de sensibilisation dans les écoles dont l'efficacité n'est pas démontrée et qui pourrait être perçue comme une campagne visant la promotion de l'activité.» Et je trouve ça... Ça me fait de la peine d'entendre ça. Je me dis: Quand on fait des campagnes contre l'alcool puis contre la drogue dans les écoles, est-ce que vous considérez ça comme étant faire une activité de promotion?

Mme Piquet-Gauthier (Blandine): Non. Si on est en désaccord avec l'activité de sensibilisation dans les écoles, d'abord c'est qu'on propose pour secondaire V, c'est sûrement déjà trop tard, puisqu'on a déjà un certain nombre de morts avant, qu'en plus cette activité, comme déconnectée d'autre chose, d'un programme global, ce n'est pas prouvé efficace juste quand on donne... quand on fait de l'éducation à un petit groupe comme ça. C'est d'autant plus... ça nous met d'autant plus... Ça nous pose d'autant plus de questions qu'actuellement le plan gouvernemental de lutte contre l'obésité veut stimuler les jeunes à bouger, à avoir un mode de vie physiquement très actif, etc., et on ne voudrait pas être perçus comme stimulant l'activité du véhicule hors route, qui pour nous est pas mal plus un loisir qu'un sport — mais je ne voudrais pas rentrer dans cette discussion-là.

Mme Boulet: Ce qu'on voyait, nous, dans ce sens-là, c'était que d'en parler... Je pense que des fois, quand on ne connaît pas les règles du jeu, quand on ne connaît pas les règlements qui existent... C'était plus dans le sens de faire connaître comment on doit utiliser

un véhicule hors route quand on l'utilise. Le respect des règlements, le respect du citoyen, les limites de vitesse, tous ces éléments-là, c'était qu'on voulait les faire connaître davantage à de jeunes utilisateurs qui éventuellement deviennent des utilisateurs, là...

Puis, en secondaire V, c'est sûr qu'éventuellement — je prends votre recommandation — ça pourrait être plus jeune. En secondaire V, ils ont 16 ou 17 ans. Maintenant, on passe l'âge de 14 à 16 ans. C'était plus dans un contexte, là, de... Des fois, quand on ne connaît pas quelque chose, quand c'est l'inconnu, bien, des fois on gère mal ce qu'on ne connaît pas. Quand on connaît mieux, des fois on l'utilise peut-être de façon plus appropriée.

● (14 h 40) ●

Le Président (M. Pinard): Mme Gauthier.

Mme Piquet-Gauthier (Blandine): Mais là où on a un grand problème, puis c'est une de nos difficultés en santé publique, c'est de faire en sorte que l'information qu'on donne aux jeunes passe, les entraîne vers des changements de comportements. Et ça, c'est prouvé, quand on a juste une petite campagne d'information comme ça, à un moment donné, il faut qu'il y ait une action suivie, etc. On a énormément de dossiers pour lesquels on fait de l'éducation, et on en fait plusieurs fois par année, tous les ans, et on recommence, et, même avec ça, on n'arrive pas à faire changer les comportements.

Donc, nous, ce qu'on dit: Si on doit en faire, on va en faire, puis c'est peut-être une petite goutte dans l'océan, mais on ne pense pas que ça ait une quelconque valeur, une quelconque efficacité dans la mesure où ça va être une séance de formation. Ça n'entraînera pas de changements de comportements. La sensibilisation et l'éducation, c'est un des volets sur lesquels il faut travailler, mais ce n'est pas juste celui-là.

Mme Boulet: Non, assurément. Et je pense qu'il n'y a pas juste un volet, je pense que c'est l'ensemble de toutes ces pistes de solution là qui vont nous permettre d'arriver et d'obtenir en tout cas une amélioration de la situation qui prévaut actuellement.

Vous parlez également, dans votre document — M. le Président, si vous me permettez — des limites dans la grille horaire, là. Vous dites: 22 heures, c'est trop tard pour certains individus, en parlant des enfants. Alors, vous parlez de 20 heures à 7 heures. On a eu les ATR qui sont venues, tout le volet touristique qui se déplace sur les sentiers du Québec. Vous ne pensez pas qu'il faut trouver un juste équilibre dans certaines régions où...

Et c'est pour ça que, dans ce contexte-là, on s'est dit: Chacune des régions va définir sa propre grille horaire. Parce qu'il y a des endroits où ce n'est pas problématique du tout parce qu'ils ont beaucoup de territoires, les sentiers sont très loin des résidences. Il y a d'autres endroits où c'est plus problématique, mais eux, en fonction de leur contexte, de la dynamique qui se vit sur le territoire, pourront définir, à ce moment-là, les heures qui seront appropriées à leurs besoins.

M. Bergeron (Pierre): Oui, en fait, les zones qui étaient visées, c'est essentiellement celles où c'est à proximité des résidences, là. C'est dans ces cas-là où on

soulevait le conflit avec le sommeil, là, des résidents, en particulier des enfants. Mais on incluait à la fois les chemins de fer, là, qu'on utilise...

Une voix: Les emprises.

M. Bergeron (Pierre): Les emprises, excusez. Mais aussi le résultat des études socioacoustiques va nous éclairer sur les zones où il y a vraiment, là, des conflits. C'est essentiellement pour ces territoires-là où on voulait le soulever et mettre de l'avant toute la préoccupation en regard des effets sur le sommeil.

Le Président (M. Pinard): ...

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Vous parlez également, là, que vous recommandez de faire une étude exhaustive qui évalue les coûts directs et indirects des blessures et autres problèmes de santé. Est-ce que l'institut peut faire ce genre d'étude là? Est-ce que vous pourriez être mandatés pour faire éventuellement une étude plus exhaustive des coûts?

M. Bergeron (Pierre): Oui, ce sont des genres de travaux qu'on pourrait réaliser.

Mme Boulet: O.K. Ma dernière question. Vous parlez des plans d'eau. Vous dites que ce serait préférable de ne pas permettre la circulation sur les plans d'eau potable. Nous, on l'a mis dans le document. Je pense que c'est une piste. Je pense que les municipalités ont déjà ce pouvoir-là. Je me suis toujours posé la question par contre quelle était la pertinence de cet élément-là, quand on permet aux bateaux de circuler librement, l'été, sur tous les plans d'eau du Québec?

Une voix: ...

Mme Boulet: Non, non, mais une motoneige, ça fait... À mon avis, le bateau se promène beaucoup plus longtemps sur le même plan d'eau, puis il tourne en rond, puis il se promène souvent. La motoneige, elle fait juste filer en ligne droite. Il y a la neige. Il y a la glace. Et on nous a même dit, je ne sais pas d'où, mais qu'on n'avait pas d'étude qui nous permettait de croire qu'il y avait des rejets ou des déchets d'hydrocarbure qui se retrouvent dans l'eau. Mais je fais juste vous demander: Avez-vous plus d'information là-dessus? Parce qu'on l'a mis dans le document, mais je me dis tout le temps: Elle est où, la cohérence quand les bateaux se promènent sur les plans d'eau, là, puis il y a de l'huile, il y a de l'essence dans les bateaux, puis sur les plans d'eau potable, là? Alors, j'aimerais juste ça vous entendre là-dessus.

Le Président (M. Pinard): Alors, Dr Légaré, Dre Gauthier.

Mme Piquet-Gauthier (Blandine): C'est sûr qu'a priori il n'y a pas une grande cohérence, c'est vrai. D'un autre côté, notre objectif, c'est de protéger au maximum les sources d'approvisionnement en eau potable. Si on avait le choix, probablement que tous les lacs qui sont des réservoirs d'eau potable devraient être interdits à la circulation. Mais il faut vivre avec notre siècle.

Néanmoins, quand on a une possibilité d'éviter un lac, pour la circulation d'une motoneige, surtout si c'est un réservoir d'eau potable, je pense que ça vaut la peine de le signaler.

Mme Boulet: Peut-être que M. Tomassi ou je ne sais pas lequel...

Le Président (M. Pinard): M. le député de Montmagny-L'Islet d'abord, ensuite on ira fermer le tour à LaFontaine.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Chez nous, dans ma ville, il y a une ligne de chemin de fer qui passe dans la ville. Pensez-vous que ça peut être comparable au bruit d'un véhicule hors route qui passe de temps à autre?

Mme Piquet-Gauthier (Blandine): Je pense que la notion... bien, je ne veux pas... mais je pense que la notion d'émergence du bruit est très importante. Quand on est dans une ville et qu'il y a un gros camion ou un train qui passe, on l'entend. Mais, quand on est au fond d'un bois où il y a bruit zéro, la nuit, et qu'il passe 50, 60, 70 motoneiges à 150 à l'heure, le bruit, par rapport au niveau du bruit de fond qui est nul, est beaucoup plus perceptible et provoque probablement beaucoup plus de réactions au niveau de l'individu. Mais un train, en pleine ville, ce n'est pas ce qu'il y a de mieux, là, c'est sûr.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): ...le chemin de fer est là, et les gens s'habituent au bruit, et ça ne les réveille pas, la nuit.

Mme Piquet-Gauthier (Blandine): Mais c'est parce que c'est un bruit... D'abord, c'est un bruit qui est certes intermittent mais qui est régulier, ils savent pratiquement à quelle heure il va arriver, et il y a un bruit de fond de base qui est pas mal plus important que quand vous dormez dans un chalet, au fond du bois, où il n'y a aucun bruit.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): M. le Président, c'est au niveau des décibels. C'est parce que mon fils s'est acheté une maison près de la voie ferrée, et la maison branle quand le... La première fois, ça te réveille, mais il semblerait qu'on s'habitue. J'aurais une autre question...

Une voix: Il n'y a pas de mouches qui restent sur toi...

Le Président (M. Pinard): M. Légaré?

M. Légaré (Gilles): M. Larocque pourrait compléter.

M. Larocque (Richard): Si je peux juste compléter, il y a deux grandes différences entre un train et une piste de motoneige ou de VHR, la première étant la fréquence. Malheureusement, ou heureusement, il n'y a pas 50 trains par nuit qui passent généralement sur les voies ferrées, alors que c'est sûr que généralement un bon tronçon de motoneige est plus achalandé. Et la deuxième, c'est qu'on définit souvent la gêne — la gêne, c'est la

façon dont on est gêné par le bruit — par le nombre d'occurrences, donc le nombre de fois que le son monte et descend. Donc, s'il y a 50 motoneiges qui passent à l'intérieur de la même période où le train passerait — disons que le train passe deux heures de temps — le train va être moins dérangeant que 50 fois le bruit qui monte et qui descend, beaucoup plus dérangeant.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): M. le Président, c'était pour avoir des précisions pour me faire un jugement. Il y a une autre chose ici que j'ai lue: «De plus, cet aménagement des sentiers devrait également diminuer les possibilités de vitesse excessive.» Là, M. le Président, je me suis dit: Est-ce qu'ils sont en train de me dire qu'il va falloir faire des courbes et des «bumps», puis là ça va être plus dangereux? J'aimerais que vous m'expliquiez cette donnée.

Le Président (M. Pinard): Allez.

M. Légaré (Gilles): Alors, on prend l'exemple, ici, de la circulation routière où il y a moyen de faire des aménagements qui prêtent moins à faire de la vitesse, c'est-à-dire qu'au lieu de faire un grand tronçon très droit où vous voyez pratiquement à l'infini — et, si vous êtes au volant d'un engin puissant, vous avez envie de rouler vite — alors il y a moyen de faire de légères courbes qui ne seront pas forcément dangereuses mais qui donnent moins cette impression de pouvoir aller très, très vite, essayer sa machine, là. On voit la même chose sur la route.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): M. le Président. Est-ce que vous avez déjà fait de la motoneige?

M. Légaré (Gilles): Oui.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui, O.K. C'est beau. Oui, j'avais une autre question, mais elle est partie.

M. Tomassi: Vous l'avez déstabilisé avec votre réponse, là, vous.

Le Président (M. Pinard): Très rapidement, M. le député de LaFontaine, parce que le temps imparti... Non? Ça va aller? O.K. Alors, immédiatement, je céderais la parole au critique officiel de l'opposition, M. le député de Beauharnois.

● (14 h 50) ●

M. Deslières: Merci, M. le Président. Madame, messieurs, merci d'être venus à la rencontre de la commission et de nous apporter cet éclairage un peu spécial. C'est des éléments fort importants. Malheureusement, on n'a reçu votre mémoire qu'à la dernière minute, là, et vous comprendrez qu'on n'a pas pu en faire une étude approfondie, mais ça viendra au cours des prochains jours, soyez-en rassurés.

Une question globale sur la santé: Est-ce que ces véhicules, pour vous, représentent un danger au niveau du bruit, pour la santé des individus? Est-ce que ça représente un danger, l'utilisation de ces véhicules quotidiennement représente un danger pour les individus au niveau de leur santé? On parle du bruit, on parle des odeurs, on parle d'un environnement détérioré.

Mme Piquet-Gauthier (Blandine): Moi, je dirais oui. Au niveau des odeurs et des gaz d'échappement, on n'est pas équipés actuellement pour répondre trop à ça, les études ne sont pas assez poussées, on n'a pas... Je ne me prononcerais pas sur justement les gaz d'échappement et les inconvénients que ça peut créer, chez les utilisateurs, peut-être; chez les riverains, probablement, on n'a pas assez de données.

Pour ce qui est des traumatismes, c'est sûr que c'est dangereux, puis, je pense qu'on ne peut pas le nier, il y a des impacts majeurs. Quand on parle des coûts estimés, on ne connaît que les cas d'hospitalisation, puisque les fichiers qu'on a actuellement nous permettent juste de... et les décès. Et on a certaines personnes qui passent 35, 40, 50 jours en centre de réadaptation. C'est sûr qu'en sortant ils ne sont pas fonctionnels, il y a des séquelles à vie, etc. Je pense qu'au niveau des traumatismes on peut être préoccupé en termes de santé publique, vu quand même les risques associés à la sécurité.

Le Président (M. Pinard): ...permettez, j'aimerais souligner la présence, en ce Conseil législatif, du premier ministre du Canada ainsi que du premier ministre du Québec. Alors, bienvenue. Également, puisque vous êtes en Commission des transports, je suis heureux de souligner la présence du ministre des Transports, M. Lawrence Cannon. Bonjour, monsieur. Alors, bonne journée à vous!

Alors, M. le député de Beauharnois, nous poursuivons.

M. Deslières: Je pense que vous aviez complété, madame? Vous aviez complété votre réponse? Oui? Excusez-moi.

Mme Piquet-Gauthier (Blandine): Il y a aussi l'impact au niveau du bruit, mais je vais laisser l'expert en parler.

M. Larocque (Richard): Au niveau du bruit, il faut comprendre que c'est un domaine de recherche très pointu aux pays nordiques, et on n'a pas de données directes qui nous indiquent qu'il y a effectivement un danger à la santé. Par contre, si on fait un parallèle avec des problématiques qui sont plus étudiées et qui ressemblent, dans leurs caractéristiques, au bruit des VHR, comme le bruit au niveau des bruits du transport, les autoroutes, les routes, et surtout les bruits aéroportuaires, on peut légitimement penser que, oui, il y a un effet sur la santé. Comme le disait le Dr Piquet-Gauthier tantôt, il y a de fortes indications que le bruit a une influence à long terme sur les maladies cardiovasculaires, la tension artérielle, les troubles du sommeil, les troubles au niveau de l'humeur et même des symptômes psychiatriques, ça, c'est assez bien documenté, pour des problématiques qui sont similaires sur plusieurs points à celles du bruit émis par les VHR.

M. Deslières: Pour sauvegarder mon humeur, je suis mieux de ne pas trop faire de quad puis de...

M. Larocque (Richard): Bien, ce n'est pas l'humeur de ceux qui en font...

Une voix: ...

M. Deslières: Non, non, je suis un homme de bonne humeur, moi, je suis un homme qui aime la vie.

M. Larocque (Richard): Ce n'est pas l'humeur de ceux qui en font, c'est l'humeur de ceux qui subissent le bruit. Parce que ceux qui en font, généralement ils aiment beaucoup ça.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le député de Beauharnois. Complément de réponse, docteur?

M. Bergeron (Pierre): Oui, j'aurais aimé ajouter. En fait, notre souci, c'est que, dans les choix qui sont faits, dans les solutions qui vont être apportées, c'est vraiment cette prise en compte des risques et donc de bien connaître l'ampleur et l'importance de l'ensemble de ces risques-là, et c'est vraiment notre souci de les amener. Évidemment, on met de l'avant en même temps, nous, la façon pour les réduire, les éliminer si possible, mais les réduire au maximum.

Le Président (M. Pinard): Merci.

M. Deslières: Et je comprends que vous formulez des commentaires, et vous allez aussi à la pratique, et vous demandez à ce que vous fassiez partie prenante des comités consultatifs qui vont préparer l'ensemble de ces dossiers-là, dans le sens où vous dites: Écoutez, il y a des dangers, tout ça, on veut faire partie pour établir les normes. Vous avez même parlé de normes nationales tout à l'heure. Je comprends la réponse de madame, mais je pense que vous souhaitez qu'il y ait des normes nationales à ce niveau-là. Ça ne peut pas être par région ou par...

Mme Piquet-Gauthier (Blandine): Moi, comme directrice de santé publique d'une région, j'ai le mandat de protéger la santé de cette population-là et je pense qu'on ne peut pas laisser aux mains des municipalités, ou des MRC, ou même de la CRE l'ensemble des responsabilités vis-à-vis de ça. C'est sûr que je vais vouloir participer aux travaux parce que je voudrais que, dans les décisions, les impacts santé soient pris en compte, c'est certain.

M. Deslières: Très bien. Merci, madame. Merci, M. le Président.

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

M. Lelièvre: Oui, merci, M. le Président. J'ai regardé, depuis qu'on nous a déposé votre mémoire, les statistiques qu'on y retrouve. En termes de décès, c'est quand même assez impressionnant. D'autre part, vous avez mentionné tout à l'heure que votre étude était limitée, dans le sens que, bon, il y a encore de la recherche à faire de ce côté-là. Je pense que s'il y a une recommandation à faire au ministère des Transports, c'est peut-être de s'associer avec le ministère de la Santé, hein, pour faire des études exhaustives, parce que c'est une industrie qui est en développement, donc avec ces conséquences aussi qui peuvent arriver pour la santé des personnes.

En ce qui a trait aux jeunes, vous disiez qu'il faudrait empêcher les jeunes de conduire, de 14 à 16 ans,

des véhicules hors route. Il y a eu des décès, mais, lorsqu'on regarde les statistiques, on se rend compte que les taux sont très élevés chez les hommes, très peu... On parle de 77 % chez les hommes, 83 % pour les VTT et 77 % pour les motoneiges; puis les personnes âgées de 18 à 34 ans, 46 %, 51 % respectivement, motoneiges et VTT.

Alors, il y a un certain nombre de décès qui sont arrivés, il y a eu des accidents, il y a des blessures, etc. Mais, s'il y a des mesures, par exemple, qui sont mises en place et qu'un jeune doit être accompagné d'un parent pour la motoneige ou encore pour le VTT, ce n'est pas une mesure... Parce que je sais qu'il y a des organismes qui s'opposent à ça, d'imposer des limitations d'âge, donc. Mais, s'il y a des mesures d'accompagnement, une formation, des cours, par exemple, pour conduire ces véhicules-là... Parce qu'on voit que des personnes adultes ne savent pas conduire une motocyclette, ne savent pas conduire une motoneige, ne savent pas conduire un véhicule tout-terrain.

M. Légaré (Gilles): Je vais essayer de vous répondre à ça. Alors, la réglementation qui est existante prenait compte des véhicules qui existaient déjà depuis quelques années. Mais maintenant, avec le développement des marchés, alors il y a une augmentation vraiment importante de la puissance des véhicules. On ne laisserait pas une motocyclette qui peut faire 250 km/h dans les mains d'un jeune de 14 ans. Alors, on ne pense pas qu'on pourrait laisser également une motoneige — qui peut filer à la même vitesse, en passant — aux mains du même jeune, d'une part.

D'autre part, pour ce qui est des... Ça, ça va pour les motoneiges, mais, pour les quads, il y a une augmentation de puissance également. La plupart des quads qui sont vendus sont monoplaces, et les fabricants n'autorisent pas d'avoir un passager. Alors, on pourrait difficilement, à ce moment-là, avoir un accompagnateur, un tuteur sur le même véhicule, ce qui serait difficile. Il y a certains quads à deux places qui existent, mais c'est quelque chose de différent, à ce moment-là, parce qu'on ne parle plus de petits véhicules avec des moteurs de 125 ou 250 cc, maintenant ça peut se rendre jusqu'à 800, 900 cc, là. C'est très puissant comme engin et c'est très lourd.

Et aussi ce que l'on a vu dans la littérature, c'est que ces jeunes-là n'ont pas toujours les capacités motrices pour pouvoir manoeuvrer ces véhicules-là. Alors, moi, je me souviens d'un dossier de coroner où une jeune fille de 15 ans était morte noyée dans six pouces d'eau, sous les yeux horrifiés de son amie parce que... véhicule qui avait renversé sur elles, et toutes les deux n'étaient pas capables de le soulever. Alors, on ne peut pas être pour ça.

M. Lelièvre: Donc, vous êtes en train de nous dire qu'il faudrait avoir des véhicules à deux places.

M. Légaré (Gilles): Bien, même si... Non, je ne vous dis pas qu'il faut avoir des véhicules à deux places, là. Par contre, il existe une réglementation pour les petits véhicules. Il existe déjà une réglementation là-dessus, là, qui existe pour les petits véhicules, où le parent qui supervise le jeune doit avoir un contrôle à distance, un coupe-circuit, et toujours l'avoir à vue, etc. Il y a déjà une réglementation qui existe là-dessus. Mais la puissance fait une grosse différence, ici. La notion de puissance est très importante sous cet aspect-là.

M. Lelièvre: Et plus c'est puissant, plus il est lourd.

M. Légaré (Gilles): Plus c'est dangereux. Le risque augmente, c'est clair.

M. Lelièvre: Le véhicule est plus gros, donc, à ce moment-là... O.K., là, je comprends mieux vos interrogations.

Le Président (M. Pinard): Ça va? Alors, monsieur... Est-ce que vous avez d'autres questions, M. le député de Gaspé?

● (15 heures) ●

M. Lelièvre: C'est concernant les autres problèmes de santé, les risques reliés aux gaz d'échappement. Vous parlez des problèmes cardiovasculaires, des substances cancérigènes. Tout à l'heure, Mme la ministre avait des interrogations concernant l'utilisation de plans d'eau pour faire de la motoneige, par exemple, ou encore du VTT. Est-ce que c'est documenté qu'au niveau des émissions, par exemple, au niveau des silencieux, qu'il y a des rejets dans l'environnement, donc ça se retrouve dans l'eau ou... J'imagine que c'est documenté, ça. Quand la neige fond, la substance polluante est là.

Le Président (M. Pinard): Mme Gauthier.

Mme Piquet-Gauthier (Blandine): C'est surtout que la plupart des motoneiges ont des moteurs deux-temps qui polluent énormément. Donc, c'est sûr qu'une fois que c'est déposé sur la glace, à la fonte des neiges, on le retrouve dans l'eau. Mais d'interdire le passage sur tous les lacs, ce n'est pas notre propos. C'est vraiment en lien avec l'eau potable. Il ne faut quand même pas oublier cependant que la deuxième cause de décès par motoneige, c'est la submersion. Donc, le passage sur les plans d'eau, même non-réservoirs d'eau potable, a un impact sur les traumatismes, indépendamment de l'impact sur l'environnement.

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

M. Deslières: Vous avez demandé une coordination entre... — attendez un petit peu, là, je reviens — à ce que les études... Donnez-moi 30 secondes, là.

M. Lelièvre: Je peux peut-être y aller, en attendant.

M. Deslières: Vas-y. Bon, vous avez demandé à ce que les «études socioacoustiques soient disponibles aux responsables du processus menant à la pérennité des sentiers, à défaut de quoi l'objectif ne sera pas atteint». Est-ce qu'on peut avoir la garantie, Mme la ministre, qu'il va y avoir une concordance entre cet élément-là et ce qui est proposé par l'association?

Mme Boulet: Je prends bonne note, là, du commentaire qui est soulevé dans le document. Il faudra voir, là, comment va s'articuler cette étude-là puis à qui elle sera confiée en temps et lieu, là. Mais je prends bonne note de la réflexion qui est portée dans le document.

Le Président (M. Pinard): Commentaires?

Mme Piquet-Gauthier (Blandine): Nous, notre préoccupation portait justement sur le délai de trois ans pour faire tout ça, c'était...

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, moi, mon interrogation, vous comprendrez qu'elle regarde l'âge obligatoire de 14 à 16 ans. Moi, je proviens d'un milieu agricole puis je dois vous dire qu'à 14 ans, même c'est vieux pour chauffer un quatre-roues. Ça fait longtemps qu'on sait comment ça marche un quatre-roues, puis un tracteur, puis tout ce que vous voudrez.

Moi, je pense que, si on veut forcer l'interdiction aux jeunes de 14 ans, on va causer encore plus de décès parce que les jeunes, là, qui sont... que vous voyez, que vous dites, là, sur les véhicules, que ça arrive sur les routes, souvent c'est parce qu'ils savent qu'ils sont hors-la-loi. Ils savent que, si la police part après eux autres ou... Ils se sauvent, puis c'est ça qui cause des accidents. Parce qu'on l'a fait, puis les jeunes le font encore aujourd'hui.

En partant, un véhicule tout-terrain n'a pas le droit d'être sur un chemin public. On le sait ça, là. Mais, quand il arrive un policier ou quelqu'un pour les attraper, bien ils ne vendent pas leur peau, hein, ils se sauvent, puis souvent ça cause des accidents. Alors, moi, ce bout-là, là, je n'aime pas tellement ça. Et puis je pense qu'on devrait regarder ça. Parce que je sais qu'en agriculture, là, la plupart des agriculteurs ont des quatre-roues, ils en ont un, ils en ont deux, ils en ont trois, et puis tous les jeunes chauffent les quatre-roues autant comme les tracteurs.

Je dirais, moi, que vivre, aujourd'hui — mais ce n'est pas juste aujourd'hui — c'est déjà un danger, hein? Parce que tous ceux-là qui sont vivants vont mourir. C'est déjà un danger. On m'a toujours dit: Si tu acceptes de venir au monde, il faut que tu acceptes de mourir. Alors, qu'on soit n'importe où, il va arriver, à un moment donné, qu'il va arriver quelque chose. On aime mieux tous retarder ça le plus longtemps possible. Je sais bien qu'on essaie d'avoir les meilleures lois pour protéger, mais c'est sûr que, que ce soit n'importe quel sport, il y a un danger, que ce soit n'importe quoi. Qu'on se promène sur les routes, aujourd'hui, en auto, comment est-ce qu'on sera dans un autobus, il y a un danger. Alors, moi, je pense qu'on ne peut quand même pas encadrer tout ce monde-là.

Tout à l'heure, vous parliez des motoneiges qui s'en allaient à 150 km dans le bois. Si vous faites ça, vous êtes bon conducteur, bonne conductrice parce que, 150 km, les tracés dans le bois, moi, en skidoo, ça volerait bas. Je pense que les tracés les plus sécuritaires sont en forêt parce qu'on ne peut pas aller tellement vite. On peut aller vite quand on va prendre un tracé d'une voie de fer désaffectée qui est droite puis qu'on a une vision, mais, dans le bois, on n'a jamais une vision très, très loin en avant de nous autres. Alors, ces tracés-là, je pense, moi, en forêt, sont très sécuritaires.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le député de Beauce-Nord, de vos commentaires. Et permettez que je remercie le Dr Bergeron, le Dr Gauthier, M. Légaré et M. Larocque de votre présence. Votre rapport va vraiment être une plus-value pour les membres de cette commission. Merci infiniment.

Et j'inviterais immédiatement la Conférence régionale des élu-e-s du Bas-Saint-Laurent de se présenter, M. Michel Lagacé et M. André Blouin.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, je vous inviterais à prendre place. Mon vice-président?

Alors, permettez que j'introduise la Conférence régionale des élu-e-s du Bas-Saint-Laurent, qui sera représentée, cet après-midi, par M. Michel Lagacé, son président, et par M. André Blouin, président du Club quad de la Matapédia.

Alors, bienvenue, messieurs. Vous connaissez les règles du jeu: vous avez 15 minutes pour présenter votre mémoire; par la suite, il y aura un échange avec mes collègues pendant 30 minutes. Alors, M. le président, je vous cède la parole. Mais, point d'ordre, vous allez me demander si on a un mémoire. Le mémoire n'est pas encore rentré. Est-ce que vous avez le mémoire?

Conférence régionale des élu-e-s du Bas-Saint-Laurent (CREBSL)

M. Lagacé (Michel): Non. Dans le fond, on a préféré... C'est des commentaires qu'on souhaite déposer.

Le Président (M. Pinard): Bon. Alors, on va écouter vos commentaires, monsieur, et nous échangerons suite à vos commentaires.

M. Lagacé (Michel): Merci. M. le Président, Mme Boulet, ministre déléguée aux Transports, M. Morin — soit dit en passant, bonjour — membres de la Commission des transports et de l'environnement. Je suis accompagné effectivement par M. Blouin, qui est président de la corporation de la Matapédia, paradis terrestre du quad, et qui représente aujourd'hui les gestionnaires et les utilisateurs des sentiers de notre région. Nous n'avons pas produit de mémoire, nous préférons vous transmettre verbalement nos commentaires sur les propositions mises de l'avant dans le document d'orientation que vous nous avez acheminé.

D'entrée de jeu, nous voulons vous signifier notre satisfaction générale à l'égard des pistes de solution proposées. Votre intention est d'assurer une cohabitation harmonieuse entre les utilisateurs de véhicules hors route et les citoyens riverains des sentiers, et je pense que vous êtes sur la bonne voie. Nous croyons que le gouvernement du Québec a su répondre aux préoccupations exprimées lors des consultations publiques de mai et de juin derniers.

Entrons maintenant dans le vif du sujet. La première orientation gouvernementale consiste en la mise en place d'une table de concertation régionale sous la responsabilité des conférences régionales des élus. C'est une responsabilité que nous acceptons d'assumer pour notre région, le Bas-Saint-Laurent. Le principal mandat de la table sera de déterminer un réseau permanent ou semi-permanent de sentiers pour la motoneige et un autre pour le quad. C'est un mandat auquel nous devons nous consacrer, puisqu'il s'agit là d'une priorité régionale. Cependant, nous ne partons pas d'une page blanche,

plusieurs associations et corporations oeuvrent déjà dans le domaine, et nous devons aussi nous assurer de leur complicité.

• (15 h 10) •

Nous sommes d'avis que le montant de l'aide financière prévue pour embaucher une ressource, soit 20 000 \$ par année, est nettement insuffisant pour nous permettre de nous acquitter adéquatement du mandat. Nous croyons qu'il serait plus raisonnable de prévoir une aide avoisinant les 60 000 \$ annuellement, pour trois ans, ~~eu égard au travail à réaliser~~. Nous assumerons la présidence de la table de concertation, mais il est possible que la ressource affectée au dossier travaille dans une autre organisation que la CRE, dépendamment des discussions à venir avec nos partenaires régionaux.

D'autre part, vous n'êtes pas sans savoir que les propriétaires de boisés privés et les agriculteurs sont réticents lorsqu'on parle de permanence des sentiers. Il faudra donc s'assurer que toutes les mesures soient mises en place quant au balisage, à la surveillance et au respect des droits des riverains, sinon la concertation risque de s'avérer difficile.

Au chapitre du financement des réseaux interrégionaux, nous croyons que le gouvernement fait preuve de timidité. Le document d'orientation ne permet pas d'orienter, d'identifier clairement la provenance et la hauteur des fonds qui seront injectés dans le développement et l'entretien du réseau. Il s'agit, selon nous, de la principale faiblesse de la proposition gouvernementale. Pourtant, lors des consultations publiques, plusieurs intervenants ont fait état des problèmes causés par le sous-financement du réseau. Le bénévolat a aussi ses limites. Il est question ici d'offrir un produit touristique de qualité, sécuritaire et durable, et ça ne pourra se faire sans nécessairement investir.

Je vais demander maintenant à M. Blouin de vous faire part de la position de la région quant aux autres mesures de mise de l'avant. Puis c'est notre expert. Moi, j'ai suivi la 401 en montant.

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

M. Blouin (André): D'entrée de jeu, je vous remercie, au nom des clubs que je représente et en mon nom personnel, de nous accueillir aujourd'hui et de nous donner l'occasion de nous exprimer sur la loi concernant les véhicules hors route. Notre intérêt porte sur la sécurité des utilisateurs, l'accueil des nombreux visiteurs, le développement de nos sports et ses impacts sur l'économie de la région et bien sûr la cohabitation harmonieuse et la qualité de vie de nos concitoyens, qui tous ne partagent pas le même engouement que nous pour le quad et la motoneige.

L'apport économique de la motoneige et du quad est de premier plan pour notre région. De plus en plus de gens pratiquent ces activités. La montée fulgurante du nombre de visiteurs en véhicule hors route témoigne en effet du développement de ces sports dans le Bas-Saint-Laurent. Mieux encore, nous pouvons affirmer avec une certaine prétention que ce développement s'est fait dans le respect de tous. Nous soutenons même qu'il n'y a pas de développement possible dans l'industrie du quad et de la motoneige sans la nécessaire cohabitation de tous. Et cette cohabitation est possible quand on respecte la liberté des autres.

Les obstacles ou les difficultés rencontrés auprès de la population en général tiennent essentiellement à deux phénomènes: le bruit excessif et la vitesse. Quand nous parlons de la population en général, nous ne parlons pas seulement des citoyens qui ne pratiquent pas ces sports motorisés, mais surtout des adeptes de ces sports, qui savent que le bruit et la vitesse dérangent et donnent une mauvaise réputation à l'ensemble des amateurs. Nul n'est plus affecté par les écarts de civisme de certains délinquants que les administrateurs des clubs qui travaillent bénévolement, sans compter à consolider les droits de passage et maintenir possibles la pratique et le développement de ces divertissements dans le milieu. L'exemple est toujours le meilleur argument pour convaincre; l'éducation doit aussi être un processus continu.

On va prendre les éléments du document d'orientation chronologiquement. La concertation régionale. Nous appuyons votre vision de sentiers permanents et de table de concertation sous la responsabilité de la CRE. Il ne faut pas trop rationaliser les sentiers. Rejoindre les municipalités entre elles, aller aux endroits panoramiques et se rendre aux endroits touristiques est primordial pour l'intérêt des quadistes et des motoneigistes. Il ne s'agit pas seulement de faire un sentier qui partirait de Val-d'Or pour aller à Gaspé, il faut avoir de quoi à voir, il faut aller dans les endroits panoramiques, il faut aller visiter les endroits touristiques.

Le financement des réseaux interrégionaux. Le coût des sentiers, dans le document d'orientation, semble calculé pour les sentiers de motoneige et de quad l'hiver. Il faudrait prévoir un coût plus élevé pour les sentiers trois saisons de quad si l'on veut que les normes environnementales pour les ponceaux et passerelles soient respectées.

La pérennité des sentiers. Excellente idée, mais il ne faut pas perdre nos droits de passage, car les gens vont vous dire qu'ils ne mènent plus chez eux.

Le resserrement des règles. Nous applaudissons à la mesure empêchant la vente de systèmes d'échappement modifiés. Un club de quad et un club de motoneige interdisent les échappements modifiés dans la région du Bas-Saint-Laurent, et les concessionnaires n'en vendent plus par respect pour les bénévoles des clubs et les citoyens en général. Le résultat est phénoménal: moins de 80 % des plaintes qu'avant. Ça a diminué. Les policiers... Le bruit, c'est le gros problème.

Le système établi pour l'évacuation des blessés est instauré dans des clubs du Bas-Saint-Laurent. C'est efficace et fonctionnel. Il ne nous est pas possible d'avoir une formation adéquate pour les cas urgents cependant, exemple, la recherche d'une personne, aller au secours d'une personne perdue ou en état suicidaire. Un club de la région est à faire un montage des situations possibles et des secours en cas d'urgence. Un guide sur les façons de procéder serait apprécié.

Hausser l'âge minimal de 14 à 16 ans pour conduire un véhicule hors route pour les personnes qui suivent un cours de conduite de véhicule hors route serait une grave erreur. Les conducteurs de véhicules hors route ne sont pas des irresponsables, ils ne veulent pas mettre en danger la vie de leurs conjointes ou conjoints ni celle de leurs enfants. Il ne faut pas se leurrer en pensant que, parce que c'est interdit, aucun jeune avant l'âge de 16 ou 18 ans ne montera sur un véhicule hors route. Ce sont des

activités familiales intéressantes qui contribuent à tisser des liens étroits entre les individus et les membres d'une famille.

Les formateurs des clubs, quand ils donnent des cours aux jeunes pour la conduite de véhicule hors route, ne manquent pas d'insister sur la sécurité et le bien-fondé de respecter la quiétude des résidents, la sécurité des usagers, la protection de l'environnement. Les clubs embauchent des étudiants pour aider à l'entretien des sentiers. Ces jeunes sont des ambassadeurs auprès des utilisateurs. Ils sont sensibilisés au problème des délinquants et exercent une bonne influence auprès des adeptes de leur âge. Augmenter l'âge de conduite nous ramènerait à l'anarchie qui prévalait avant la formation des clubs, où les véhicules circulaient hors piste, chez les propriétaires privés, sans droit de passage.

Les jeunes ne sont pas la cause de tous les maux. Peut-on être trop jeune pour suivre un cours? Devrions-nous mettre les cours d'anglais en 10^e année au lieu de la deuxième année? Il faut sensibiliser les jeunes le plus vite possible et ne pas leur donner l'occasion d'être hors la loi. À 16 ans, on peut conduire une automobile dans la ville de New York, et ce, sans avoir suivi de formation; à 14 ans, on peut circuler en mobylette dans le trafic, au travers des automobiles et véhicules lourds, et ce, sans formation; à 14 ans, une jeune fille peut se faire avorter sans en parler à ses parents et elle ne pourrait pas conduire un véhicule hors route dans la nature.

Nous avons le devoir d'augmenter la sécurité de nos jeunes. Croire qu'ils ne conduiraient pas de véhicule hors route avant l'âge de 16 ou 18 ans est une illusion. Il faut leur donner la chance de suivre un cours à 14 ans au lieu d'attendre qu'ils conduisent à 18 ans sans formation. C'est une occasion pour nous de les rejoindre pour passer nos messages de sécurité, de respect des citoyens et de la protection de l'environnement. Le danger n'est pas dans les sentiers fédérés, les accidents et les décès non plus. Il y a eu trois décès au cours des 10 dernières années, dans les sentiers fédérés de quad. Quand j'entends 50 %, il a dû en mourir juste six.

Pour la sécurité de nos enfants et de nos petits-enfants, n'arrêtez pas ce qui est présentement une formule gagnante: 14 ans, une formation pour conduire un véhicule hors route, et ce, jusqu'à 17 ans inclusivement. Nos formateurs sont prêts. Ne les renvoyez pas chez eux pendant deux ans, ils ne seront plus là pour véhiculer la bonne conduite et les bonnes manières. Une recommandation serait que les fédérations fassent parvenir à tous les jeunes de 14 à 17 ans qui ont suivi une formation leur revue de motoneige et de quad, et ce, gratuitement jusqu'à l'âge de 18 ans. Cela donnerait un suivi de la formation sur les inconvénients du bruit, le respect de l'environnement et leur donnerait le goût de circuler sur les sentiers fédérés.

La surveillance des sentiers. Les agents de surveillance des sentiers ne devraient pas être plus que des bénévoles qui tiennent la sécurité des usagers en priorité tout en gardant à l'œil la quiétude des résidents. Ils pourront faire rapport des événements qui sont dangereux, mais ne peuvent jouer à la police. Être policier, c'est sérieux et demande une formation spéciale. Il ne faudrait pas se ramasser avec des amoureux de costumes qui font plus de trouble qu'ils n'en règlent. Le mieux, c'est de travailler en collaboration avec les policiers. Tout au plus, leurs yeux à l'occasion.

● (15 h 20) ●

La sensibilisation. Il faut sensibiliser les membres dès leur jeune âge, à 14 ans par exemple, et garder le lien avec eux par les agents de surveillance de sentiers et les revues des fédérations. Il faut trouver un moyen pour obliger les adeptes de véhicules hors route à lire les recommandations et les règles de sécurité. Lors de l'immatriculation, un concours dans lequel on répondrait à quelques questions simples mais importantes pour la sécurité, l'environnement et le respect des citoyens. À gagner: des quads, des motoneiges.

Vous avez une armée de bénévoles qui travaillent pour vous, ce sont des véritables passionnés de la pratique de leur sport et de sa réussite. Une loi assouplie, des enveloppes budgétaires suffisantes leur permettant d'établir un réseau de sentiers sécuritaires et reconnus internationalement sont des éléments qui favorisent le développement de la motoneige et du quad, et c'est tout le Québec et les régions qui en profiteront.

Nous vous remercions de votre attention. Nous sommes à votre disposition pour tous les renseignements complémentaires. Soyez assurés de notre volonté de collaborer avec vous pour assurer un avenir meilleur à toute l'industrie du quad et de la motoneige chez nous et partout ailleurs au Québec.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, MM. Lagacé et Blouin. Sans plus tarder, je cède la parole à Mme la ministre des Transports et députée de Lavolette. Alors, madame.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, M. Blouin, M. Lagacé. Alors, bienvenue à cette commission parlementaire et un grand merci pour nous faire part de ces éléments qui sont tout à fait pertinents. Moi, M. Blouin, j'aimerais revenir sur... Vous avez entendu les gens qui sont passés avant vous, de l'Institut national de santé publique du Québec, vous dire, de façon on ne peut plus claire, qu'à 14 ans ils ont déjà eu des cas où les jeunes se sont noyés, où un jeune s'est noyé parce qu'il n'était pas capable de soulever l'engin, la machine. Et là, vous, vous avez de l'air à être vraiment, là, mais vraiment contre le fait qu'on hausse l'âge de conduite de 14 à 16 ans. Est-ce que vous êtes capable d'élaborer?

Parce que scientifiquement il y a l'Institut de santé publique qui nous dit ça, il y a également l'association des pédiatres nord-américaine qui nous dit qu'à 14 ans on n'a pas nécessairement ni le poids ni la maturité pour conduire de tels engins, avec le poids qu'ils ont et avec la puissance qu'on a dans ces engins-là, aujourd'hui, qui ne se compare en rien à ce qu'il y avait il y a 20 ans. Alors, je pense que ce sont des organismes très professionnels, qui ont fait des études scientifiques basées sur des éléments, des données scientifiques, et je me dis: Il me semble qu'on peut s'appuyer de façon très solide là-dessus, M. Blouin.

M. Blouin (André): Il y a eu trois décès en 10 ans dans les sentiers quad. La motoneige, je ne le sais pas. Mais, sur les trois, il y en avait un qui avait 14 ans à 16 ans, 18 ans? Je ne le sais pas non plus. Le problème, c'est quand ils ne circulent pas dans des sentiers fédérés. Ils sont dans les trous, ils peuvent se faire prendre par les arbres tombés, par n'importe quoi. C'est sûr que ça ne vient pas rejoindre ça, mais une personne qui s'en va — on parlait

tantôt d'eau — qui s'en va sur l'eau, en quatre-roues ou en motoneige, puis qui tombe dans le fond, puis qui se noie, c'est un quadiste ou un motoneigiste, c'est un accident de motoneige ou de quad. Mais une personne à pied qui tombe dans le fond de l'eau, c'est une noyade. Là, il faut... C'est le moyen de transport tout simplement qui a changé. Mais, à 14 ans, on est capable de conduire un VTT. Et, à 14 ans, ils ne conduisent pas des VTT de 600 livres, ils ont des «zézettes».

Mme Boulet: Bien, il n'y a rien qui les empêche de conduire un VTT de... Il n'y a rien qui les empêche. Il n'y a aucun règlement qui les empêche de conduire un VTT qui a 1 000 cc ou 800 ou 900 cc. S'il prend le véhicule...

M. Blouin (André): Non. Mon oncle, ma tante non plus, en dessous du quatre-roues dans l'eau, il n'est pas capable de sortir.

Mme Boulet: Mais non, mais encore...

M. Blouin (André): Quel que soit l'âge. Ça n'a pas rapport à l'âge.

Mme Boulet: Ça, M. Blouin... Non, non, mais ça, je comprends ça, là, que peut-être même un adulte n'est pas capable de sortir, mais ce n'est pas parce que... Il ne faut pas attendre qu'il y ait des morts... qu'il y ait une statistique qui nous prouve qu'il y a plus de morts pour réglementer. Si la logique dit ou si les éléments, qui sont basés sur des bases purement scientifiques, là, parce que ces gens-là, ce sont des spécialistes, ce sont des médecins... Je me dis: Un Sea Doo, au Québec, ça prend 16 ans pour conduire un Sea Doo, puis un Sea Doo, c'est dangereux aussi, autant qu'un VTT puis une motoneige, à la limite.

M. Blouin (André): Il ne faut pas penser que ces jeunes-là ne conduiront pas.

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi, monsieur. Ce n'est pas un dialogue.

M. Blouin (André): O.K.

Le Président (M. Pinard): Et, lorsque Mme la ministre aura terminé son intervention, je vous céderai la parole pour la réplique.

M. Blouin (André): O.K.

Le Président (M. Pinard): Alors, Mme la ministre, veuillez compléter, s'il vous plaît.

Mme Boulet: Mais, M. Blouin, je comprends très bien que ce n'est pas parce qu'on réglemente qu'on n'empêchera pas... Il va y avoir des gens qui vont conduire pareil. Mais ce n'est pas parce qu'il y a des gens qui vont le faire pareil qu'il ne faut pas réglementer. Le règlement, c'est le minimum, c'est à titre de prévention. Et effectivement il y aura peut-être des gens qui seront délinquants puis qui vont conduire pareil. Comme si on mettait 18 ans, il y en aurait, à 16 ans, qui conduiraient

pareil. Ça, on ne peut pas... Une loi ou un règlement ne fait pas en sorte que, demain matin, il n'y a pas personne qui va la contrecarrer ou qui vont désobéir. Ça, on comprend ça. Mais on est là pareil pour agir de façon responsable et mettre des balises puis des paramètres qui nous semblent, en tant qu'adultes responsables, qui nous semblent tout à fait logiques et pertinents dans les circonstances. Moi, c'est comme ça que je vois ça, M. Blouin. J'aimerais ça avoir votre opinion là-dessus.

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

M. Blouin (André): Oui. Moi, ce que je pense, c'est que les jeunes de 14, 15, 16 ans, s'ils n'ont pas le droit de conduire, vont conduire pareil, au moins à 90 % de ceux-là. Ça ne changera pas. La seule chose qu'il va y avoir, ils n'auront pas eu la formation, ils ne seront pas éduqués, ils vont aller hors sentier parce qu'ils n'ont pas le droit d'être... ils vont causer le trouble puis ils vont se sauver. C'est le problème qu'on va avoir.

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

Mme Boulet: Merci, M. le Président. J'aimerais ça savoir: Chez vous, dans votre région, est-ce que vous avez beaucoup de droits de passage et avez-vous beaucoup de problèmes de cohabitation? Est-ce que vous avez beaucoup de cas. Puis comment les avez-vous réglés? Est-ce que, M. Lagacé, il y a une espèce d'organisme ou de comité qui s'était formé de façon, là, naturelle dans votre région pour essayer d'être en amont des problématiques, là, puis de réagir aux plaintes des citoyens qui pouvaient vivre ou subir certains préjudices?

M. Lagacé (Michel): Il y a un sentier...

Mme Boulet: ...M. le Président.

M. Lagacé (Michel): Oui, excusez, Mme Boulet. Il y a un sentier linéaire dans la MRC de Rivière-du-Loup effectivement, et on a des problématiques particulières depuis plusieurs années à l'intérieur du schéma d'aménagement avec des résidents de Saint-Modeste. On a des mesures d'atténuation au niveau des bruits, entre autres, puis des attentes particulières au niveau des motoneigistes. On a une entente avec le club de motoneigistes de la ville de Rivière-du-Loup. Mais ce qui est clair, c'est qu'on attend beaucoup, on attendait beaucoup au niveau de la consultation puis des suites à donner. Et normalement, l'automne prochain, on devrait avoir des mesures cette fois-là qu'on va s'assurer d'être permanentes, et c'est ce qu'on souhaite.

Mais à l'époque il y a eu aussi à Cabano où est-ce que ça a été difficile. Mais les gens travaillent de façon concertée à l'identification de solutions. Et, pour ce qui est de la MRC de Rivière-du-Loup, on en a trouvé certaines, entre autres avec des balles de foin pour atténuer les bruits pendant la période hivernale. Mais on va aller vers des choses un peu plus sophistiquées et surtout plus rentables au niveau de l'acoustique. Et ça, on attend dans le fond les suites de la commission puis le rapport.

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

Mme Boulet: M. le Président, si vous me permettez. Le sentier Monk, M. Lagacé, ça passe chez vous, là? Ça, ça passe Chaudière-Appalaches. Ça descend-tu jusque chez vous?

M. Lagacé (Michel): Montmagny, Kamouraska, oui. Mais, dans le cas du Kamouraska, je ne peux pas vous dire, je ne suis pas au courant des problématiques qu'il y a là. Il y en a, des problématiques qui sont présentes sur l'ensemble du territoire. Mais je peux vous dire qu'au niveau du Témiscouata, ils l'ont réglée, au niveau de la MRC de Rivière-du-Loup, ils l'ont réglée, mais, pour ce qui est des autres parties de territoire, monsieur pourrait parler de la Matapédia, mais, dans mon cas à moi, le Kamouraska, je ne peux pas vous dire.

Mme Boulet: M. le Président.

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

Mme Boulet: Vous pensez, M. Lagacé, qu'avec les mesures qui sont mises en place, la table de concertation, on va être capables de régler d'éventuels problèmes comme ceux-là qui pourraient surgir éventuellement puis, en essayant d'en fait mettre les gens ensemble puis les faire communiquer, qu'on va être capables de prévenir? Je ne sais pas, M. Blouin ou M. Lagacé, est-ce que vous pensez que les mesures qui sont mises en place vont nous permettre de prévenir et puis d'éviter qu'il y ait de tels conflits d'utilisation ou de conflits de cohabitation entre les riverains et les usagers?

Le Président (M. Pinard): M. Lagacé.

M. Lagacé (Michel): Bien, ce qui est clair, c'est d'abord la bonne volonté, et c'est la bonne volonté qui doit s'exprimer de laisser place à la discussion puis dans le fond d'arriver avec... Parce que ce n'est toujours facile. Des fois, il n'y a pas beaucoup de raison, il y a beaucoup d'émotion dans les discussions lorsqu'il y a des motoneigistes qui passent à proximité des résidences. Ça fait que, nous, au niveau de la MRC de Rivière-du-Loup, effectivement on a amené des correctifs qui sont intéressants puis qui amènent une certaine atténuation des difficultés, là, qui sont rencontrées. Mais ce qui est clair, c'est qu'effectivement la table de concertation, qui va être un lieu où est-ce qu'on va voir des citoyens, des gens qui vont être aussi de la Santé publique, des clubs, etc., là, on pense qu'effectivement il y a là une piste d'atterrissage qui va être intéressante pour évacuer les différentes problématiques.

Le Président (M. Pinard): M. Blouin, un complément de réponse?

M. Blouin (André): Non, on est en accord là-dessus, sans problème.

Mme Boulet: M. le Président, il y a le député, ici...

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci. Bonjour, messieurs. Le gouvernement est en train d'établir

une route blanche avec injection d'argent. Il reste les secondaires et les lieux pour aller vers les sites. Là, je crois que la région devra se prendre en main — et ce qu'elle fait maintenant — avec une aide moins intense au niveau de l'aide pour faire ce réseau intermédiaire. Est-ce que, l'approche, je comprends que c'est ce que vous nous dites, vous avez besoin d'argent pour aider à faire la route blanche, et ensuite la région se prend en main pour aller vers les sites qu'on a à montrer à nos touristes?

Le Président (M. Pinard): M. Blouin.

● (15 h 30) ●

M. Blouin (André): C'est ça. La route blanche, c'est très bien, mais il faut aussi aller aux endroits... Il faut que les gens sortent des municipalités. Il ne faut pas penser qu'ils vont prendre leur trailer pour se rendre à la grande route. Et donner une priorité, comme vous faites, c'est très très bien, c'est ce qu'on vise.

Le Président (M. Pinard): M. Lagacé.

M. Lagacé (Michel): Ce qui est clair, c'est que, pour assumer le mandat qui nous est confié, 20 000 \$, c'est assurément insuffisant. Ça, c'est fort clair, on l'a vu dans la MRC, pour ce qui est des PGM, sécurité incendie, etc. Puis ce qu'on se rend compte, c'est que le territoire du Bas-Saint-Laurent, c'est 300 km de distance et peut-être par 150 km, 200 km, c'est immense. Ça fait que, si on veut faire la concertation puis se donner des moyens de réussir, bien il va falloir avoir aussi des moyens financiers de réussir. Et ce qui est clair, c'est qu'on pense qu'effectivement on peut calibrer, hein, une intervention régionale versus les interventions des bretelles, mais là aussi, là, il faut avoir... On peut bien désirer que les milieux régionaux mettent la main à la pâte, donc la main dans les poches, mais il va falloir aussi dans le fond que le gouvernement appuie de façon sentie les bretelles aussi.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): J'aurais peut-être une autre petite question. Dites-moi qu'est-ce que vous en pensez. Prévoir une amende pour l'utilisateur d'un véhicule hors route qui circule sur un terrain privé sans l'autorisation du propriétaire ou du locataire, pensez-vous que c'est applicable chez nous?

Le Président (M. Pinard): M. Blouin.

M. Blouin (André): Oui.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): O.K.

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

Mme Boulet: J'aimerais juste revenir sur un dernier point, M. le Président, si vous me permettez. M. Lagacé, j'ai bien compris votre message, là, que le 20 000 \$, ça vous semble insuffisant, j'ai compris. Par contre, je vais revenir sur quelque chose, quand vous avez dit qu'on faisait preuve de timidité, là, parce que ça me chatouille un peu. Et je sais que mon collègue de l'autre bord va revenir, il a pris ça en note, là.

C'est parce que je veux vous dire, M. Lagacé, que c'est peut-être une preuve de timidité, mais il n'y a jamais un gouvernement qui s'est engagé à investir pour faire en sorte qu'il y ait un sentier permanent ou semi-permanent au Québec et qui va investir des sous pour accompagner les MRC puis les municipalités à déplacer les sentiers problématiques ou à y mettre des mesures d'atténuation. Alors, j'aimerais peut-être... Même si c'est une preuve de timidité selon vous, il y a une démarche exceptionnelle qui est faite là, il y a une volonté très claire qui s'exprime dans cet engagement-là. Je pense qu'il faut l'apprécier, ça aussi.

M. Lagacé (Michel): Mme la ministre, vous avez retenu uniquement une partie de mon allocation. J'ai quand même dit que le gouvernement du Québec a su répondre aux préoccupations exprimées. Moi, je pense que, de façon très globale, on applaudit à la démarche. Ce qu'on dit simplement, à ce moment-ci, par rapport aux mesures d'appui régional: Elles ne sont pas clairement identifiées. Et c'est ce qu'on dit: On fait preuve de timidité par rapport à l'identification. On sait que, sous certains autres aspects, vous avez davantage identifié des pistes, entre autres 14 ans sur 16 ans, bon, et ça nous semblait, à ce moment-là, qu'il y avait un peu, peut-être pas une tache, mais un manque à l'intérieur de la proposition. Sur le reste, la note de passage est excellente.

Mme Boulet: Merci beaucoup, M. Lagacé.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Vous avez raison, Mme la ministre, je vais revenir sur ces questions-là. Vous êtes très pertinente. M. Lagacé, M. Blouin, merci d'être avec nous aujourd'hui. Quelques questions. Je sais que mes collègues aussi ont d'autres questions à vous poser. Est-ce que je vous ai bien compris... J'aurais aimé vous lire, là, en passant, je le dis, ce n'est pas de reproche, mais nous aurions aimé avoir vos documents, pouvoir les conserver précieusement et les lire, tout ça. Nous allons faire le bilan de tout ça.

Le Président (M. Pinard): Si vous le permettez, serait-il possible d'obtenir...

M. Deslières: Ce serait bien aimable de votre part.

Le Président (M. Pinard): ...le document que vous avez lu, M. Blouin et M. Lagacé, ce qui permettrait à la commission de faire des copies et d'en remettre à chacun des membres? Merci beaucoup. Alors, excusez-moi, M. le député de Beauharnois. Ce ne sera pas comptabilisé dans votre temps.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Ouf! j'ai eu peur. Je veux revenir sur quelques points très importants. Est-ce que je vous ai bien compris quand vous avez affirmé que vous souhaitiez, que vous travailliez à un réseau permanent et que vous voulez enlever tout le temporaire le plus possible dans les différentes parties des sentiers

de votre région? Est-ce que je vous ai bien compris, là? Vous travaillez dans un esprit...

M. Blouin (André): C'est l'inverse.

M. Deslières: ...dans un esprit de créer un réseau, une chose permanente. M. Lagacé, monsieur...

Le Président (M. Pinard): M. Lagacé ou M. Blouin? M. Blouin.

M. Blouin (André): Oui. C'est l'inverse. On ne veut pas avoir un sentier Val-d'Or—Gaspé seulement. Il faut penser qu'il faut travailler aussi à aller voir les endroits touristiques, aller voir les endroits panoramiques. Il faut rationaliser et que ce soit important, mais il ne faut pas enlever les sentiers qui sont déjà existants, qui sont intéressants, où il y a déjà des infrastructures de faites, pour que ce soit intéressant justement.

M. Deslières: Non, je vous comprends, là, M. Blouin. Mais ce qui est existant, là, est-ce que vous lui donnez un caractère permanent?

M. Blouin (André): Le caractère permanent va pour aller d'un endroit à un autre. C'est parce que chez nous les sentiers sont faits tous en forme de boucle, c'est tout fait en forme de boucle pour aller à des endroits différents, mais il y a une main là-dessus. C'est lui qui pourrait être permanent. Et, si tous les autres peuvent être permanents pour se rendre aux endroits touristiques et panoramiques, c'est encore mieux, mais il ne faut pas en éliminer pour en mettre d'autres.

Le Président (M. Pinard): D'accord. M. le député.

M. Deslières: Non, je pense que monsieur avait un complément de...

Le Président (M. Pinard): Ah, M. Lagacé, excusez-moi.

M. Lagacé (Michel): Si vous voulez, M. le Président, en complément, comme je disais dans l'allocation, ce qui est clair, c'est que, nous, on souhaite que les sentiers soient pérennisés, donc que le facteur de permanence prenne place. Mais, pour cela, il va falloir effectivement se donner des moyens, donc le balisage, la surveillance puis en même temps aussi le respect des droits des riverains. Donc, c'est sûr que ça, ça va être un des beaux défis de la table de concertation régionale. Le degré de pérennisation est important.

M. Deslières: Est-ce que vous allez jusqu'à penser à inscrire votre réseau dans les schémas d'aménagement des différentes MRC?

M. Lagacé (Michel): Bien, ça...

Le Président (M. Pinard): M. Lagacé.

M. Lagacé (Michel): Excusez, excusez, M. le Président. Effectivement, c'est de facto, c'est de facto,

les sentiers, on les retrouve dans les schémas d'aménagement.

M. Deslières: Présentement.

M. Lagacé (Michel): Bien, les sentiers linéaires. Le sentier linéaire est déjà effectivement dans l'aménagement. Tous ceux qu'on prévoit, hein, parce qu'il y a d'autres sentiers aussi, entre autres au niveau des quads, qui se retrouvent aussi dans les schémas d'aménagement ou qui devront se retrouver dans les schémas d'aménagement révisés, c'est clair là-dessus, là, que ça va faire partie intégrante des schémas d'aménagement.

M. Deslières: Est-ce que ce sont les axes, les corridors — parce qu'on faisait les distinctions — est-ce que ce sont les axes, les corridors ou vraiment les tracés qui apparaissent dans les différents schémas ou si c'est à différents niveaux, selon les MRC?

M. Lagacé (Michel): Dans notre cas, à nous, effectivement, le corridor est identifié sur la cartographie, même chose pour les sentiers quad.

M. Deslières: Et est-ce que dans le temps ça vous a causé des problèmes parce qu'il y a eu peut-être — je dis bien «peut-être» — des changements? Est-ce que ça devient une formule trop rigide parce qu'il peut y avoir des changements, des modifications? Parce que, je pense, on prétendait ça, de l'autre côté de la Chambre, là. Est-ce que ça vous a causé des problèmes de négociation avec les propriétaires privés parce que c'était inscrit dans les schémas?

Le Président (M. Pinard): M. Lagacé.

M. Lagacé (Michel): Dans le cas du parc linéaire, assurément ça ne cause pas problème. Puis, dans le cas des...

M. Deslières: Excusez-moi, là, c'est parce qu'on veut se comprendre. C'est seulement les emprises ferroviaires qui sont inscrites dans les...

M. Lagacé (Michel): Oui, oui. C'est sûr que la cartographie est faite au niveau, exemple, des autres sentiers quad. Entre autres, on les retrouve sur les TPI. Et puis ça, là-dessus, la MRC n'a pas de difficulté à s'entendre avec elle-même.

M. Deslières: Merci, M. le président. Je reviens sur la question de financement. Vous avez utilisé le qualificatif de timide et timidité, tout à l'heure. On sait, là, qu'il n'y aura pas de nouvel argent, hein, ça été établi, il n'y a pas de nouvel... On recycle, on dédie, et c'est exact, on dédie cet argent-là, mais il n'y a pas de nouvel argent. Donc, conséquemment, cette enveloppe ou ces programmes qui étaient dédiés au développement économique des régions, il y a une partie qui va être éprouvée, là, parce qu'on va déplacer des sommes. Est-ce que ça vous convient ou si vous aviez pensé, imaginé qu'il y aurait vraiment, véritablement, de nouveaux argents pour le développement de cette autoroute... de cette route blanche?

Le Président (M. Pinard): M. Lagacé.

M. Lagacé (Michel): Bien, on est habitués, en région, à recycler. Ça, je pense, ça fait plusieurs années qu'on le dit puis qu'on le fait. Quand on parle du volet II, entre autres, on le fait déjà dans certaines MRC. Ça dépend effectivement des priorités puis quelles priorités la MRC puis les acteurs du milieu donnent au niveau du volet II — M. le Président, je vais terminer. Il y a le parc rural aussi qui est à la disponibilité des MRC. Mais ce qui est clair, ce qui est souhaité, quand on parle de timidité, c'est sûr qu'on va souhaiter qu'il y ait effectivement de nouvelles sommes qui soient un ajout de la part du gouvernement. On a l'intérêt puis on a la volonté d'utiliser les sommes qui nous sont déjà dévolues soit par le parc rural ou encore le volet II. On va souhaiter effectivement aussi qu'il y ait d'autres sommes qui viennent enrichir les programmes. Parce que dans le fond la commande est intéressante, mais en même temps elle est importante.

● (15 h 40) ●

M. Deslières: M. Lagacé, est-ce que vous avez évalué sommairement, là, sur quelques années, combien ça pourrait vous coûter en région pour aménager, réaménager les sentiers ou développer votre sentier? Est-ce que vous avez un chiffre globalement, là? Parlez-vous de 1, 2, 3, 4 millions?

M. Blouin (André): Il y a huit régions dans le Bas-Saint-Laurent — je réponds, monsieur. Il y a huit régions dans le Bas-Saint-Laurent. Dans la Matapédia, si on parle uniquement de quad, on peut parler d'environ 600 000 \$ à 700 000 \$ que ça a coûté pour faire 691 km de sentiers, mais tout a été fait par du bénévolat, et évidemment on est allé chercher l'argent dans les volets II, dans les projets TPI, dans les caisses populaires, et on tire partout, là, la ruralité, et nommez-les. Mais ça on peut multiplier ça facilement par huit. Puis il faut y rajouter la motoneige, parce que ce n'est pas évident pour la motoneige de passer aux mêmes endroits que nous autres. Quand on fait une passerelle pour ceux qui sont seulement d'été, la motoneige passe avec un BR, ils n'ont pas les mêmes choses. Et, s'il y a les deux, bien là on vient de multiplier par deux. Si tu as les deux dans la même région, la motoneige et le quad, l'hiver, ça prend du sentier.

M. Deslières: M. Blouin, quand Mme la ministre vous parle de recycler 2, 3, 4, 5 millions de dollars, on n'y arrive pas, là, pour le Québec au complet. Là, il va y avoir des sommes importantes qui vont être manquantes pour réaliser ce grand chantier.

M. Lagacé (Michel): Il faut commencer à quelque part, il faut commencer à quelque part. À partir du moment où est-ce qu'effectivement on met le pied dans la porte, dans l'engrenage, bien je pense bien qu'il va y avoir des suites gouvernementales. Il y en a eu pour la route verte, je présume qu'il va y en avoir aussi pour les quads et les sentiers de motoneige. Il faut commencer à quelque part.

M. Deslières: Mais je garde en mémoire votre expression de timidité gouvernementale. Merci, monsieur.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Percé... et de Gaspé.

M. Lelièvre: M. le Président, vous savez comme moi les règles de l'Assemblée nationale, vous devez désigner le député par sa circonscription.

Bonjour. Moi, j'aimerais savoir, concernant les négociations que vous avez faites pour les droits d'accès, les droits de passage, est-ce que vous avez fait des conventions sur une période de quelques années, ou vous renouvelez annuellement, ou... Comment ça fonctionne chez vous, là? Brièvement parce que j'ai une autre question à vous poser après.

M. Blouin (André): Si je parle... Parce que, moi, je connais plus la Matapédia, là, parce que je sais les chiffres par cœur. On a 387 droits de passage dans le quad, il y en a 200 quelques dans la motoneige, et, chacun des droits de passage, la majorité sont pour un an renouvelable automatiquement, sauf lorsqu'on a des infrastructures, on essaie d'avoir cinq ans, des infrastructures importantes, là, pas une petite passerelle de 20 pi, là. Mais, si on a des infrastructures importantes, on essaie d'avoir des droits de passage de cinq ans, sinon on essaie de passer ailleurs. Mais habituellement c'est un an renouvelable automatiquement. S'il y a un refus, l'année suivante, il faut qu'ils disent le refus avant le 1er octobre.

Sur six ans qu'on roule, on a eu trois droits de passage perdus, dont deux pour des chalets qui se construisaient, puis les personnes nous ont trouvés des endroits pour passer ailleurs. On va toujours à la demande du propriétaire. Le propriétaire demande; on donne. Il veut qu'on passe ailleurs, il veut qu'on fasse une passerelle, il veut qu'on fasse une clôture, il demande; on dit oui. Il est chez eux, il paie des taxes, on ne peut pas faire autrement, là.

M. Lelièvre: Puis, vous, ça ne cause pas de problème dans la Matapédia?

M. Blouin (André): On met: «Lot privé. Droit de passage.» À chacun des propriétaires, c'est marqué «Lot privé», c'est marqué le nom du propriétaire, c'est marqué «Merci» pour que les gens sachent qu'ils ne sont pas chez eux. On vient qu'on l'oublie.

M. Lelièvre: Oui. Si j'ai le temps, mon autre question est la suivante: Est-ce que vous avez de la difficulté avec... Par exemple, il y a plusieurs clubs chez vous, j'imagine, de motoneige qui utilisent les sentiers. Est-ce que vous avez des difficultés concernant le paiement? J'ai vu dans un mémoire qu'il y avait des clubs qui allaient voir d'autres personnes dans le club voisin puis qu'il y avait de la prédation qui se faisait au niveau des membres. En tout cas, avez-vous ce genre de problème là, par chez vous?

M. Blouin (André): Il y a un peu de difficultés, mais la preuve, c'est que je suis ici pour représenter les deux.

M. Lelièvre: Les deux?

M. Blouin (André): La motoneige et le quad.

M. Lelièvre: Oui, mais je ne parlais pas du quad, moi, je parlais de la motoneige, la prédation se faisait entre les différents clubs, là, pas quad...

M. Blouin (André): Non, ça s'arrange. Bien, on a une table régionale puis on se parle là, on règle nos problèmes à mesure. Il y a toujours un peu de difficultés, mais on passe à travers. Ça va avec la volonté.

M. Lelièvre: Vous, c'est quoi, la route? C'est-à la 55? Vous êtes sur la 55?

M. Blouin (André): C'est la 5 pour la motoneige, la 30 pour le quad.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le député. Nous cédon maintenant la parole au député de Beauce-Nord. M. le député.

M. Grondin: Merci, M. le Président. On a parlé, tout à l'heure, des poids des quads et des skidoos. Moi, je pense qu'il ne faut pas associer le poids de la motoneige, du skidoo avec l'âge de la personne parce que, si on prend, aujourd'hui, les motos qui se promènent sur la route, je pourrais vous dire qu'il y a 90 % des gens qui ne sont pas capables de les lever quand ils tombent, puis ils sont sur la route. Puis qu'ils aient 50 ans ou 14 ans, ils ne seront pas capables plus. Puis le poids des quatre-roues, à l'heure actuelle, d'après moi, ce n'est pas loin de 500 lb. Quand même que tu as 20 ans, tu vas avoir de la misère à le lever. Alors, je pense qu'il ne faut pas associer le poids du véhicule à l'âge pour le conduire, ce serait une erreur. Vous me direz si j'ai tort ou si j'ai raison, en tout cas, moi, c'est une question que je me pose, parce que des fois, quand je me prends avec mon quatre-roues, j'ai plus que 14 ans puis je ne suis pas capable de le lever plus.

Je voudrais savoir: Comment est-ce que ça s'arrange, votre entente avec les municipalités? Est-ce que vous passez dans des chemins municipalisés dans votre coin de pays? Puis est-ce que vous avez des droits avec le ministère des Transports, la municipalité? Est-ce que ça va bien? Est-ce qu'il y a des bonnes ententes?

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Blouin, s'il vous plaît.

M. Blouin (André): Oui, on a une assez bonne entente. C'est très... c'est difficile, on ne va pas où on veut, quand on veut puis au moment qu'on veut. Puis c'est probablement correct de même, c'est beaucoup de paperasse à remplir. Il y a plusieurs municipalités... Il y a plusieurs clubs qui ont de la difficulté, c'est sûr. Ça prend des gens de papier. Souvent, les clubs ont beaucoup de gens de bras, des gens pour le débroussaillage, des gens pour d'autres choses; quand ils tombent dans la paperasse, ce n'est pas facile.

La difficulté qu'il y a, c'est que ce n'est pas pareil d'un bureau à l'autre. Exemple, on circule sur un... on prend un 500 m, on passe comme un véhicule. Si on voit à 150 m, puis, selon la vitesse, il faut voir à 170 pour un véhicule hors route, ils ne savent plus, les bureaux du ministère, si... On dit-oui, on dit-non? Tous les véhicules passent là, les bicycles à pédale, le monde en auto, les vans, les cyclomoteurs, les motos, ils peuvent passer, mais le quatre-roues peut-il passer? Parce que, lui, il ne voit pas 170 m comme prévu dans la loi, à 80 km/h, de chaque côté. À un moment donné, ils disent oui, ils

disent non: On met-u un panneau, on ne met-u pas de panneau? Ça, il y a une zone grise fatigante pour les employés du ministère des Transports puis pour nous autres, qu'il faudrait peut-être clarifier, qu'il faudrait clarifier pour dire: Si un véhicule circule, une automobile... Parce qu'on est considérés comme un véhicule automobile lorsqu'on prend les rangs et la route, pour éviter un obstacle, mais on tombe-tu sous les normes de véhicule hors route de voir tant de visibilité lorsqu'on arrive à une intersection — c'est ça, la question — même s'il y a un stop? ● (15 h 50) ●

Le Président (M. Pinard): Merci, M. Blouin. Merci, M. Lagacé. Vous nous avez émis des commentaires très intéressants, ils vont sûrement enrichir les membres de la commission.

Alors, sans plus tarder, j'inviterais International Snowmobile Manufacturers Association de bien vouloir se présenter, s'il vous plaît, M. Klim et M. Doucet.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): Comme nous avons déjà quelques minutes de retard sur l'horaire... Alors, bonjour, messieurs. Nous sommes heureux de vous recevoir à la commission. Les règles sont fort simples: vous avez un temps de présentation du mémoire de 15 minutes, et par la suite il y aura échange avec les collègues de la commission sur une période de 30 minutes. Alors, j'ai identifié tout à l'heure M. le président, M. Ed Klim, et M. l'administrateur régional, Polaris inc., M. Chris Doucet. C'est bien ça?

International Snowmobile Manufacturers Association (ISMA)

M. Doucet (Chris): C'est que M. Klim est ici, il représente... il est président d'ISMA, il vient de Michigan, il ne comprend aucun mot en français. Moi, je viens de Montréal, je comprends à peu près peut-être à 80 %. Donc, on va faire notre possible ensemble, puis, s'il y a des choses où je me trompe ou je m'exprime mal, avoir un peu de patience. Merci.

Le Président (M. Pinard): Alors, on vous souhaite la bienvenue. Welcome in Québec.

M. Doucet (Chris): Merci. Bon. Comme j'ai dit, nous, on est ici pour représenter ISMA, International Snowmobile Manufacturers Association. Les membres de l'Association internationale des manufacturiers de motoneiges, Arctic Cat, BRP, Polaris et Yamaha, sont heureux de participer à la présente initiative qui vise l'amélioration et la mise en valeur de la pratique de la motoneige dans la province de Québec. Notre collaboration avec le gouvernement du Québec s'est révélée très positive et nous nous réjouissons à l'avance de renforcer notre relation et de répondre aux besoins de la collectivité. Nous estimons que le document d'orientation du gouvernement est exhaustif et met en lumière des points clés qui apporteront des améliorations à la pratique de la motoneige.

Les manufacturiers de motoneiges appuient la campagne de sensibilisation proposée par le gouvernement et nous comptons participer activement à cette campagne ainsi qu'à son financement. Nous sommes impatients de

travailler avec les autres intervenants à l'élaboration d'une campagne de sensibilisation et d'éducation. Nous espérons qu'autant les motoneigistes que les non-motoneigistes seront sensibilisés à l'utilisation responsable de la motoneige et aux joies de la pratique familiale de cette activité. Nous convenons que la sensibilisation à la pratique sécuritaire et responsable de la motoneige constitue un élément important de cette campagne, sur lequel nous mettrons l'accent lors d'une opération multimédia préparée en partenariat avec le gouvernement du Québec.

Nous appuyons l'imposition de limite d'âge appropriée pour les motoneigistes. Nous supportons la loi provinciale telle qu'établie conjointement avec les motoneigistes du Québec et les agents de surveillance. Nous appuyons aussi la formation pour les jeunes motoneigistes dans la mesure où celle-ci est facilement accessible. Nous avons confiance que cette formation sera conforme aux lignes directrices prescrites dans la campagne *Conducteurs prudents! Vous rendez la pratique de la motoneige sécuritaire*, tout en faisant connaître les lois québécoises.

Nous appuyons les efforts en vue d'interdire la modification des systèmes d'échappement qui augmente le niveau sonore des motoneiges homologuées et conformes aux normes. Collectivement et individuellement, les manufacturiers ont investi des sommes considérables dans la mise au point de systèmes d'échappement silencieux et sont en accord pour que toute modification inappropriée de ces systèmes soit proscrite par la loi. Toutefois, nous croyons que les modèles de compétition pilotés en circuit fermé lors d'épreuves autorisées devraient être exemptés du règlement touchant les systèmes d'échappement.

Les manufacturiers travaillent depuis plusieurs années à l'élaboration d'une norme de l'EPA, agence de protection environnementale des États-Unis, pour les émissions atmosphériques des motoneiges au Canada. L'EPA a édicté, en novembre 2002, une norme d'émissions rigoureuse à laquelle se conforment maintenant les manufacturiers. Environnement Canada s'apprête à adopter cette même norme de l'EPA, que les manufacturiers respecteront.

Les manufacturiers de motoneiges participent activement au développement de normes sonores pour leurs véhicules. Actuellement, les manufacturiers homologuent leurs véhicules selon les normes SAE J192 et SAE J1161 des mesures de véhicules en déplacement. Chaque système d'échappement homologué est marqué d'une étampe du SSCC facilement repérable. L'estampille certifie que le système d'échappement de la motoneige est conforme aux normes rigoureuses de la SAE.

Outre les deux normes SAE utilisées pour homologuer toutes les nouvelles motoneiges vendues à l'échelle mondiale, la Society of Automotive Engineers, SAE, a mis au point la mesure sonore statique SAE J2567. Nous appuyons l'emploi de cette méthode conçue spécialement à l'intention des agents de surveillance pour assurer que seules les motoneiges conformes à la norme soient en circulation. Il nous fera plaisir d'enseigner cette méthode de vérification à tous les agents de surveillance des sentiers.

Le gouvernement recommande aussi d'interdire la circulation des motoneiges qui ne respectent pas les normes d'émissions à partir d'une date précise. Nous ne sommes pas en accord avec cette recommandation parce qu'une telle proposition signifiera que plusieurs utilisateurs

qui ont acheté leurs véhicules de bonne foi et dans le respect des lois en vigueur à ce moment seraient pénalisés. Nous croyons aussi que le parc de motoneiges se renouvellera de lui-même rapidement, puisque, comme indiqué par la FCMQ dans son mémoire du 7 mars 2006, les propriétaires de motoneige changent de véhicule à tous les quatre ans environ.

La pratique de la motoneige est une activité récréative familiale à laquelle se livrent plusieurs résidents du Québec et des millions de citoyens canadiens et américains. Elle joue un rôle important dans l'économie du Québec et génère beaucoup d'emplois. Elle fait partie intégrante du tissu social des Québécois, à qui elle procure de merveilleux et irremplaçables souvenirs de famille. Le réseau de sentiers du Québec est inégalé et il est le fruit d'un partenariat exceptionnel entre manufacturiers, concessionnaires, clubs de motoneigistes, municipalités, citoyens, agriculteurs et le gouvernement du Québec. Nous appuyons de tout coeur les efforts du gouvernement du Québec en vue d'optimiser l'expérience de la motoneige pour tous les citoyens. C'est avec plaisir que nous travaillons de concert avec vous maintenant et à l'avenir.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. Doucet. Nous allons maintenant débiter les échanges. Et je prierais Mme la ministre déléguée aux Transports de bien ouvrir le bal.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, bienvenue, M. Doucet, M. Klim, bienvenue, welcome to the commission and... Bon, on va essayer de faire... En tout cas, ce serait intéressant qu'on entende M. Klim. Alors, je pense que je vais laisser la parole tantôt à Tony pour qu'il lui pose certaines questions.

Vous savez, je pense que vous étiez sûrement un groupe invité qui était fort attendu. On a beaucoup de questions. C'est très technique, hein, tout ce qui est normes de bruit, normes d'émissions de gaz, c'est des éléments très techniques qui sont souvent difficiles pour nous, là, à bien saisir et qui sont déterminants dans l'ensemble du dossier que nous avons devant nous. Je vais commencer par un volet financier avant puis après ça je vais revenir sur les normes de bruit.

M. Doucet, vous dites, dans le troisième paragraphe, au début: «Les manufacturiers de motoneiges appuient la campagne de sensibilisation proposée par le gouvernement et nous comptons participer activement à cette campagne ainsi qu'à son financement.» Êtes-vous capable de me dire, là? Vous dites que vous êtes prêts à participer à son financement. Avez-vous une idée comment vous voyez votre contribution financière, pas juste chez vous... Parce que je sais que, vous, c'est Arctic Cat, là, c'est ça, chez vous? Polaris? Je ne sais jamais. C'est Polaris. Alors, est-ce que vous avez eu des discussions avec les autres manufacturiers? Puis est-ce qu'il y a quelque chose qui se dégage d'à quoi pourrait ressembler votre participation? Parce que vous savez qu'on y tient beaucoup.

M. Doucet (Chris): Oui.

Mme Boulet: Et je pense que ce serait un message très puissant que vous pourriez envoyer à la population comme quoi que vous êtes vraiment des partenaires dans la recherche de l'amélioration de ce

qu'on vit actuellement et de ce que les engins que vous produisez... beaucoup de gens disent «nuisent à l'environnement». Alors, je pense que, de votre côté, il y a un beau geste à poser pour montrer que vous êtes des partenaires et que vous êtes prêts à être participants avec nous, là, dans la recherche de meilleures solutions.

M. Doucet (Chris): O.K.

Le Président (M. Pinard): M. Doucet.

M. Doucet (Chris): Oui. Ah, excusez. Merci. Effectivement, oui, nous avons déjà eu des réunions ensemble. C'est tout géré par M. Klim, le président d'ISMA. Selon les discussions que nous avons eues à date, en termes de financement, qu'est-ce que nous avons, à l'extérieur de tous les programmes que nous avons déjà mis en vigueur, on aimerait s'asseoir puis de partager avec les gens du Québec, comment les gens peuvent rouler plus prudemment, des projets que nous avons déjà commencés. Du côté financièrement, qu'est-ce que nous avons discuté, c'est, ensemble, un budget... pas loin de 200 000 \$? 200 000 \$, about, is the budget that we're talking?

● (16 heures) ●

M. Klim (Ed): Yes.

M. Doucet (Chris): 200 000 \$, ce serait une combinaison des quatre manufacturiers sur deux ans, 200 000 \$ par année, qui est déjà... C'est sûr qu'on voudrait voir comment que ça va être dépensé, de quelle façon. Mais, selon les discussions que nous avons à date, non seulement de partager les informations que vous avez, c'est un budget, un montant que nous avons parlé, de 200 000 \$ par année, sur deux ans.

Mme Boulet: Dites-moi, M. Doucet, est-ce que vous êtes conscients que vos publicités sont davantage axées sur la performance, sur... On voit à la télé des skidoos ou bien des motoneiges qui sautent, là, puis qui passent des... qui sont dans le vide un peu, là. C'est très axé sur la puissance des engins, sur la vitesse, alors que je pense que... en tout cas, nous, comme parlementaires, là, puis, je pense, comme citoyens du Québec, on aimerait davantage voir cette publicité-là axée sur, bien, le paysage, la découverte du territoire, bon, l'attrait des régions, le loisir en famille. Est-ce que vous êtes conscients de ça, que l'image qu'on reçoit par les campagnes de publicité que vous faites ne vous aide pas? Et je pense qu'elle est vraiment négative, et je pense que ça ne va pas dans le bon sens ou dans le sens qui est recherché, à l'heure actuelle, par la démarche que nous faisons, aujourd'hui, là. Alors, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): M. Doucet.

M. Doucet (Chris): Oui. Il y a déjà des enquêtes... — des enquêtes — des études qui se font à propos exactement de qu'est-ce que vous venez de poser comme question. C'est sûr qu'il y a une partie de nos clients... que c'est une façon d'aller chercher certains clients qui sont peut-être plus rapprochés à l'excitement de ces véhicules-là. Mais on sait qu'il y en a une autre très bonne partie qui sont là plus pour se promener dans les sentiers, sorties familiales, deux personnes sur les

motoneiges. Et c'est sûr que, trouver la balance de nos dollars que nous dépensons, comment on peut aller chercher plus de clients et être quand même des bons citoyens dans le monde de la motoneige, c'est sûr que c'est une balance qu'on travaille. Puis il y a déjà... j'ai parlé avec M. Klim, ce matin, il y a des études qui se font actuellement, là-dessus, pour savoir c'est où que la ligne devrait être.

Mme Boulet: M. le Président, j'aurais une autre question; après, je vais laisser la parole à mon collègue de LaFontaine. M. Doucet, on s'est interrogés beaucoup sur la fabrication, si on était capables, dans notre pouvoir législatif, de limiter la puissance des moteurs, de limiter le nombre de décibels, de limiter les émissions de rejets d'hydrocarbures. Malheureusement, toutes ces normes-là sont de juridiction fédérale, donc le gouvernement provincial ne peut pas intervenir. Puis heureusement pour vous parce que sûrement qu'on aurait été tentés de le faire. Je vais vous dire bien honnêtement qu'on a regardé comme il faut.

Maintenant, il reste des choses qu'on se dit: Est-ce que, sur nos sentiers, au Québec, est-ce qu'on pourrait dire... est-ce que, vous, vous seriez capables de dire: Nous, comme industrie, on est capables de réduire le nombre de décibels, et on a un plan de match, puis, sur cinq ans, on pense qu'on va être capables de réduire peut-être de 10... On dit qu'une réduction de 10 dB, c'est comme une perception deux fois moins importante du bruit. Est-ce que, comme manufacturiers, vous avez des objectifs que vous vous êtes fixés à l'interne, chez vous ou chez vos compétiteurs, de dire: D'ici cinq ans, on pense qu'on va être capables de réduire de 5 dB ou de 10 dB le bruit de nos engins? Est-ce qu'il y a cette conscience-là? Puis est-ce qu'il y a des objectifs que vous vous fixez à l'interne, là, d'améliorer vos performances en termes de normes de bruit chez vous? Alors, M. Doucet.

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

M. Doucet (Chris): Merci. C'est sûr que c'est priorité numéro un. On est très conscients de l'impact que nos véhicules ont... environnement. Les discussions que nous avons ici, ce n'est pas la première fois, on les a dans d'autres États, aux États-Unis. Et donc les véhicules, les décibels des véhicules, les exigences de l'EPA, aux États-Unis, ça devient notre guide ou notre mappe pour rencontrer les normes exigées par l'EPA.

Je peux dire — je ne peux pas parler pour tous les manufacturiers — côté Polaris, nous travaillons à toutes les années pour développer puis sortir des machines qui respectent les normes, les exigences de l'EPA, qui ne sont pas déjà en place ici, au Canada, mais que toutes nos machines sont produites aux États-Unis. Puis je peux dire que c'est pour tous les manufacturiers, ce n'est pas seulement Polaris, tout le monde travaille pour respecter les normes. Il n'y a pas deux produits: un produit qui sort pour le Canada, un autre qui sort pour les États-Unis. Donc, tout le monde doit respecter les exigences de l'EPA-US, qui vont devenir les exigences très bientôt, ici, au Canada, ou selon qu'est-ce qu'on entend. Et je crois que c'est priorité numéro un. Dans le design de nouvelles motoneiges, ce n'est plus une question de comment ils peuvent rouler vite ou de quel niveau ils

peuvent monter sur une montagne, c'est vraiment une question de: Est-ce qu'ils peuvent respecter les exigences puis de quand même donner un plaisir à l'acheteur potentiel?

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

M. Tomassi: Merci, merci beaucoup, M. Doucet, Mister... Klim?

M. Klim (Ed): Klim.

M. Tomassi: Klim, alright. I'm going to do it in English, so we are going to have the opportunity of talking with you. Yesterday, we had a group of persons that came, and they weren't too happy about the snowmobile industry. And they came and told us that the snowmobile industry, more directly in Europe, was going on declining side. There wasn't too much people acting in that sport and many of them, by rules or regulations in Europe, they were coming here for trips and they were, let's say, letting us having the problem and not in their place. As an international group of manufacturers, you have maybe some stats what we don't have on the practice of this sport in other places in the world. I know that you're based in Michigan. But what's the idea in the other places around the world?

M. Klim (Ed): Well, thank you. I have the opportunity to travel to Europe at least once, twice a year, and I will tell you that sales in fact are up, in Europe. As a matter of fact, sales have been increasing double digit for the last five years. The market in particular is strong in Scandinavia. The majority of our sales are in the country of Sweden, followed closely by Finland. Norway is rather weak because of the mountainous terrain. Most Norwegians will come and visit Sweden to snowmobile. Our sales are rapidly increasing in Russia, and we're happy to say also that they're increasing in Poland.

So the information you were presented is incorrect. Our sales... And I'd be happy to share them with you. We have our international sales report, and they will show that they've been up every year. It's actually a positive story.

M. Tomassi: ...be something good, maybe, to transmit to the commission, secretary of the commission, so it's going be... give us some stats.

M. Klim (Ed): ...

M. Tomassi: Thank you. Another question. You're saying that, on the other way, Europe sales are going up in Sweden, Finland and Norway. We know Europe are countries where the rules and regulations on «environnement» — let's say the word in...

Une voix: ...

M. Tomassi: ...yes — are much more severe than the ones we have here, in Canada. We just take an example. On cars, there's ways of building cars and rules that manufacturers in the industry of cars and trucks have to implement on their vehicles that we don't have the same thing. Are they giving you more rules for your machines,

the same way that they do for their cars and their trucks?

M. Klim (Ed): We are hopeful that the European Union will adopt the EPA standard that was promulgated in the United States, in November of 2002. We, again, met with the European Union representative in December of 2005, and it's interesting you mention that because, on February 14th, Valentine's Day, there was a meeting in Brussels and the European Union is considering an emission standard for snowmobiles. There presently is not a standard.

M. Tomassi: There's no standard right now?

M. Klim (Ed): There is no standard.

M. Tomassi: It's an open bar.

M. Klim (Ed): It's an open book, and they're considering our standard, we're happy to say.

M. Tomassi: Alright. So, the same standards that the States, the United States have are the same that you want to implement here for Canada?

M. Klim (Ed): Yes.

M. Tomassi: It's correct. Another question, and it's maybe something in our document that you're against, Mr. Doucet mentioned it, it's on the «interdiction», the not...

Une voix: ...

• (16 h 10) •

M. Tomassi: ...yes, for the snowmobiles of a certain age, for all the rejects that they could cause. I remember, many years ago, we passed a legislation on the taxis, the cabs, the cars of the taxis, where we decided, in a certain date, that the people that had a car less than 10 years, until 10 years, they could have kept it, but the changing of the car had to be every five years. It's not in the same perspective, because they offer a service for citizens and for tourists that come in the place, but a rule on the same base, let's say on the same perspective as the cab drivers, where we say: Let's put a date, let's give them a certain limit of time where they have to change their snowmobiles and, after, give the possibility of these people, when they're changing, to get the new ones, but really have... so people can put in their heads that, in five years or six years, they're going to have to change their snowmobiles because they won't respect the norms that we are going to give us to each other.

M. Klim (Ed): Well, we believe that type of an activity would certainly harm the market today, because individuals may not purchase if they felt it will be outdated in the future. So it could be a rather severe constraint on the industry. At the same time, if I wanted to encourage people to buy new snowmobiles, that would also do that five years down the road, and we could say: Well, the Government is forcing you to buy a new snowmobile. I don't happen to think that that would be necessarily fair to the customer, in particular in Québec. And, of course, another issue would be... is that I know

that many tourists, myself included, visit Québec every single winter, every single year, and I have for 10 years, and I will bring my snowmobile, various ages, and wish to recreate here... I don't know how that would impact on tourism.

Le Président (M. Pinard): Une dernière. The last one?

M. Tomassi: Oui, oui, vas-y.

Mme Boulet: M. Doucet, j'aimerais revenir. C'est parce que, là, mon collègue a parlé beaucoup de l'EPA, là, puis en fait, ça, c'est pour les émissions de gaz, d'hydrocarbures, des rejets d'hydrocarbures. Nous, ce qui nous préoccupe beaucoup au Québec, c'est le bruit. Et, dans votre deux pages, vous parlez beaucoup des normes, là, le SAE J192 puis 1161, c'est des décibels, à 73 dB puis à 78 dB. Ma question: Est-ce que ce serait faisable, réaliste, pour vous, de dire qu'à court terme on pourrait avoir des engins à 60 dB? Est-ce qu'en pratique c'est faisable pour l'industrie?

M. Doucet (Chris): Je ne suis pas ingénieur, donc je vais peut-être référer la question à M. Klim.

Mme Boulet: Oui. Posez-lui, posez-lui la question. Parce que tantôt on a parlé beaucoup de l'EPA, mais ce qui nous préoccupe ici, c'est davantage le bruit que les hydrocarbures, pour l'instant. Le problème, là, c'est le bruit davantage.

M. Doucet (Chris): O.K. The question is... Essentially, we're talking about decibels, and the test of SAE J192, they hit a certain level. Is it realistic to think that, you know, whenever it'd be, four or five years, that we could hit a number like 60, 62 or 63, something much lower than we're at right now?

Mme Boulet: C'est la question.

M. Klim (Ed): The society, you know, the SAE is interacting with the snowmobile manufacturers, and we are considering a modification of the tests procedure. Right now, we test our vehicles. The 192 is at the most extreme, which is wide open throttle, and that limit is 78 dB, plus or minus two. The 1161 is the other test procedure, that's at 73 dB, which is a 15 miles an hour test by... drive by. We are conducting tests right now that would better represent how snowmobiles are used on the trail, so that we get a true reading. The average speed on a snowmobile trail is about 35 miles an hour. So we're considering why not make that the test. Does that make sense?

Mme Boulet: You don't have my answer. Is it possible to think, in five or six years, it's possible to have the — Stéphanie — ...

Une voix: ...

Mme Boulet: ...to low... 78, 73 to 60?

M. Klim (Ed): I believe the snowmobiles are getting quieter. I would not want to put a number because

I don't know what that number will be. But all the manufacturers are working to make them quieter. But engineering standards will dictate what that level will... you know, that we can achieve and sell in the marketplace.

M. Doucet (Chris): Ça fait que, pour répondre, je dirais que, non, on ne peut pas donner une réponse comme que c'est 60, mais pour dire que, comme manufacturiers, on travaille tous pour le descendre le plus possible. Mais, pour savoir le futur d'ingénieurs, on ne serait pas prêts à mettre un chiffre dessus.

Mme Boulet: Une dernière, M. Doucet, si vous me permettez. C'est parce qu'il y a des normes, là, à 78 puis à 73. Est-ce que vous vous en tenez à ces normes-là ou si vous cherchez à descendre en deçà de ça?

M. Doucet (Chris): C'est sûr qu'on cherche à descendre.

Mme Boulet: C'est ça que je voulais savoir. Merci.

Le Président (M. Pinard): Merci. Une dernière, M. le député de LaFontaine?

M. Tomassi: Ah, bien, si vous voulez. You're saying, in your document, that you're willing to participate in the teaching of, let's say, the surveillance people that we're going to have on the trail for the matter of the exhaust. Because, like the Minister said, the main problem we have here and many people came and tell us, is all the thing of the noise. The noise is high. And you say that the average is 35 miles an hour; in kilometers, maybe at 60 km/h — c'est à peu près ça, 60 km/h? Maybe it's higher than that because maybe trails where they pass near houses, the trails are straighter and the speed goes higher.

But, to come back to the surveillance, are you willing to participate of... In our document, we're saying that we should put in place some course to all these people have the knowledge, a bunch of knowledge to implement and to securise the trails? Are you willing to participate, and moneywise, like you have the intention of doing on the publicity side, with the Government and with especially the federation and clubs? Because, I mean, if more people are on the trails, better businesses are for you.

M. Klim (Ed): Are you referring specifically to sound testing or you're talking about...

M. Tomassi: Not sound testing, about everything.

M. Klim (Ed): Not sound testing. O.K. You're just talking about safety training?

M. Tomassi: Yes, exactly.

M. Klim (Ed): We have worked with the FCMQ and the organizations across Canada in the development of a safe-riders campaign which is internationally recognized. And we have developed a safety video that we make available free of charge to safety trainers throughout Québec, and it is in English and French, and

we make that available free. And we support all of their efforts. So, we've made a substantial financial commitment in developing a safety program to date, and we are prepared to continue that and to work closer with the FCMQ and the Government in expanding that effort.

M. Tomassi: Thank you very much.

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

M. Lelièvre: Alors, merci, M. le Président. M. Klim, welcome. M. Doucet, bonjour. Je voudrais savoir, dans un premier temps, au niveau des limites d'âge. Ici, au Québec, pour l'instant, il n'y en a pas, d'une certaine manière, 14 à 16 ans. Je voudrais savoir: Ailleurs, dans les autres régions du Canada, est-ce que vous avez des données là-dessus concernant la conduite, par exemple, des tout-terrains, ou des VTT, ou encore au niveau des motoneiges?

M. Doucet (Chris): J'ai peut-être mal compris la question. Est-ce que j'ai des données pour...

M. Lelièvre: L'âge.

M. Doucet (Chris): L'âge.

M. Lelièvre: Parce que vous dites là-dedans que vous appuyez la limitation... les limites d'âge, là, pour la conduite des machines.

(Consultation)

M. Doucet (Chris): Ça change d'une province à l'autre province. Il y a un comité spécial, au Canada, ça s'appelle le CCSO, qui aurait ces données-là. Je sais qu'en tant que manufacturiers on respecte, nous avons des exigences que nous donnons pour les véhicules, mais c'est sûr que les lois fédérales et les lois provinciales peuvent... — comment je pourrais dire? — dépassent... Si, nous autres, on dit que les motoneiges devraient avoir 16 ans pour rouler, si, dans une certaine province, l'âge est 14 ans, bien l'âge devient 14 ans. On a des normes que, nous autres, on suggère, mais c'est sûr que c'est les lois provinciales ou régionales qui...

● (16 h 20) ●

M. Lelièvre: Vous avez parlé de participer activement à la campagne de sensibilisation concernant la motoneige ainsi qu'à son financement. De quelle façon entendez-vous participer à cette campagne de... Je comprends qu'il y a peut-être de l'argent, là. Mais de quelle manière allez-vous vous intégrer? Est-ce que c'est... pas nécessairement en versant un chèque, mais au niveau de d'autres...

M. Doucet (Chris): ...nous sommes prêts à donner les ressources qui sont nécessaires. On veut travailler ensemble avec le gouvernement, avec la FCMQ pour qu'est-ce qui est nécessaire. Nous avons les ressources, pas seulement en dollars, mais en termes de personnes, en termes d'expérience, en termes de programmes que nous avons déjà lancés, et nous serons prêts à appuyer de tous ces côtés-là qu'est-ce qui va être nécessaire ou

qu'est-ce qui va être demandé, décidé entre nous autres... vous autres.

M. Lelièvre: Aujourd'hui, on a reçu ici des personnes de l'Institut de la santé publique du Québec qui nous ont fait une présentation quand même assez détaillée, recherchée — malgré qu'il y a encore de la recherche à faire — concernant les effets du bruit sur la santé des personnes, tant au niveau des maladies cardiaques, par exemple, ou de l'hypertension. On retrouve ça dans le document. Et, tout à l'heure, je crois que mon collègue vous a posé la question et Mme la ministre également voulait savoir: Est-ce que vous avez un échéancier pour réduire les émissions de bruit?

Parce que vous savez que, dans le Nord, il y a eu la cause du Petit Train du Nord. Et la cohabitation entre la pratique de la motoneige et les riverains qui subissent le bruit, ça cause des frictions un peu partout, et les gens ont tendance à vouloir régler leurs problèmes en refusant de conclure des ententes pour la pratique du sport de la motoneige.

Alors, est-ce que c'est une préoccupation majeure pour votre entreprise, votre association de faire des représentations auprès des fabricants pour en arriver à réduire cette pollution sonore qui par ailleurs peut être néfaste pour la santé, particulièrement pour les jeunes enfants qui se couchent, qui dorment très tôt, ceux qui ont des jeunes familles? Donc, à ce moment-là, est-ce que c'est vraiment une préoccupation? Et, si oui, comment ça se manifeste?

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

M. Doucet (Chris): Merci.

(Consultation)

M. Klim (Ed): Well, you know, we haven't seen the studies. I guess, first of all, certainly, if a snowmobile has been modified, I would agree that it would make you sick. And we are continuing to work on making them quieter.

M. Doucet (Chris): Ça fait que, pour répondre à la question, qu'est-ce qu'il vient de dire, c'est sûr qu'en termes de véhicules, de production, tous les manufacturiers travaillent pour baisser le bruit des véhicules, comme on avait discuté. C'est pour ça que, dans notre document, on supporte toute modification des systèmes d'échappement qui font que les machines deviennent plus bruyantes. Je sais qu'en termes de garantie de véhicules tous les manufacturiers éliminent la garantie s'il y a un changement ou une...

Une voix: ...

M. Doucet (Chris): ...modification — merci — du système d'échappement de ce véhicule. Ça, je dirais qu'à l'intérieur, comment ça se manifeste présentement, comme j'ai dit, dans les produits qui s'en viennent dans le futur, c'est toujours une priorité. On sait, des fois, que les machines sont bruyantes, mais, quand les gens respectent... les véhicules respectent les lois, respectent les règlements qui sont en place, ça devient... ou ça élimine beaucoup du problème.

M. Lelièvre: Au niveau des... Je voudrais aller chez les véhicules tout terrain, VTT. Vous en fabriquez, Polaris? Je crois que vous êtes chez Polaris? Non? Oui?

M. Doucet (Chris): Oui, je suis gérant des ventes pour l'Est du Canada.

M. Lelièvre: Et la question que je me pose: Comment se fait-il qu'il y a des interdictions de construire des véhicules tout-terrains pour deux personnes? Ou c'est un choix de compagnie ou c'est une interdiction? Parce qu'on a des véhicules à une place. Donc, est-ce que c'est une réglementation canadienne, américaine qui fait ça ou c'est un choix de fabricant?

M. Doucet (Chris): Bien, à l'heure actuelle, il y a trois manufacturiers qui produisent des véhicules deux places VTT. Je peux dire que les véhicules une place produits par tous les manufacturiers, c'est fait pour une personne. Vous allez voir sur tous les manufacturiers une étampe qui montre que ce véhicule est recommandé pour une personne seulement. Comme je l'ai dit, à l'heure actuelle, il y a trois des manufacturiers qui produisent — nous sommes parmi ce groupe-là — qui produisent des véhicules à deux places qui ont des dimensions qui seraient différentes qu'un véhicule une place.

M. Lelièvre: Donc, actuellement, il y a une production de véhicules à deux places?

M. Doucet (Chris): Oui.

M. Lelièvre: Parce qu'on me disait qu'il n'y en avait pas, qu'il y avait une interdiction à cet effet.

M. Doucet (Chris): Non, il y a trois manufacturiers qui en font.

M. Lelièvre: O.K. Donc, les entreprises peuvent fabriquer des...

Mme Boulet: ...

M. Lelièvre: À double siège.

Mme Boulet: ...si c'est fait pour une place, ils ne peuvent pas rajouter un deuxième siège. Mais, s'il est fait pour deux places, c'est O.K.

M. Lelièvre: O.K. O.K., là. C'est ça.

M. Deslières: Il y en a beaucoup qui le font.

M. Lelièvre: Donc, le véhicule est conçu pour recevoir deux personnes sur...

Mme Boulet: Oui. Ce n'est pas légal, là...

M. Doucet (Chris): Exactement.

M. Lelièvre: Est-ce que vous avez réfléchi à mettre des dispositifs qui empêcheraient ces véhicules-là de verser? Parce qu'on nous a donné l'exemple, ce matin, d'une enfant qui est décédée parce qu'un véhicule

tout-terrain aurait versé sur elle, et puis d'autres enfants qui se sont noyés également, qui ont été dans l'eau puis qui se sont noyés à cause de ça. Est-ce que, j'imagine...

Moi, j'ai déjà fait de la motocyclette — j'en ai encore une — et il y a des dispositifs qui nous empêchent de se blesser lorsqu'on chute, même si on ne va pas vite, hein? On peut faire une chute à 10 km/h, tu sais. Et puis probablement, dans le cas de ces enfants-là, ils n'allaient pas à haute vitesse, là. Comment ça se fait qu'au niveau des tout-terrains on n'est pas en mesure de mettre des systèmes de sécurité qui empêchent le versement de ces véhicules-là? Ce n'est pas conçu pour ça? La sécurité, moi, je pense que c'est primordial.

Parce qu'il y a beaucoup de... dans le document que... — puis il serait peut-être intéressant que vous en preniez une copie, là — le nombre de décès, par exemple, en motoneige, le nombre de décès occasionnés par les accidents qui surviennent avec les VTT...

M. Doucet (Chris): C'est une question qui serait... Je préfère peut-être ne pas répondre. Je suis conscient qu'il y a déjà eu des accidents, mais je ne suis pas ingénieur, je ne suis pas une personne qui connaît toutes les lois de fabricants, c'est quoi, les exigences de manufacturiers. Donc, je préfère peut-être ne pas répondre à une question telle que...

M. Lelièvre: J'émettrais un souhait. Parce que je sais que Polaris est dans ma région, qu'il y a des vendeurs qui font des expositions pour faire de la promotion, puis, semble-t-il, on nous dit que, bon, vous vous impliquez dans le milieu, etc., tu sais. Donc, je veux dire, les jeunes qui s'occupent de ces commerces-là s'impliquent également et veulent favoriser la pratique d'un sport qui est accepté par la communauté, donc moins de pollution par le bruit, respect du voisinage. Mais j'aurais un vœu: que vous transmettiez la préoccupation que nous avons en ce qui a trait à la sécurité. Je ne vous demande pas une réponse, je veux tout simplement vous en faire part.

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

Mme Boulet: Les gens des quads, des VTT viennent demain, M. Lelièvre. Alors, les gens ici étaient plus pour la motoneige, quoique Polaris fait des deux aussi, là, ça fait que c'est correct.

M. Lelièvre: ...une autre association va venir pour...

Mme Boulet: Demain, oui, ceux qui font des VTT.

M. Lelièvre: De Polaris?

Mme Boulet: Ceux qui font des VTT, les manufacturiers de quads viennent demain.

M. Lelièvre: Ah, ceux qui font les VTT.

Mme Boulet: Alors là, c'était au nom des manufacturiers de motoneiges.

M. Lelièvre: Mais Polaris fait des quads.

Mme Boulet: Mais Polaris fait les deux pareil. C'est pour ça qu'on vous a... C'est juste ça que je voulais dire. C'est correct, mais je voulais dire...

M. Lelièvre: J'ai fait d'une pierre deux coups, hein?

Mme Boulet: Je voulais dire que, demain, votre question, là, ce sera le bon temps, là.

Le Président (M. Pinard): Alors, je vous remercie de votre dialogue.

M. Lelièvre: ..M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Voilà. M. le député de Beauce-Nord, en terminant.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Petite question: Une motoneige, là, mettons une 600 cc Polaris, là, quel est le poids de ça aujourd'hui, et quel est le prix, et combien ça consomme d'essence?

Des voix: ...

● (16 h 30) ●

Le Président (M. Pinard): Je suis persuadé que ce n'est pas une question pour fins personnelles. Je vous demanderais de répondre, M. Doucet.

M. Doucet (Chris): Bon. Ça dépend du véhicule, si c'est un 600 deux places, ou une place, ou une machine de montagne, mais je dirais que ça joue entre 10 000 \$ et 11 000 \$ suggéré au détail. Parlez à votre concessionnaire local pour développer vos prix.

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): La question la plus pertinente, je crois, qui a été posée, c'est: Quel est le poids?

M. Doucet (Chris): Oui. Encore une fois, ça dépend du modèle. Il y a des 600 deux places, des 600 une place. Mais je dirais entre 500 lb et 600 lb.

Une voix: ...

M. Doucet (Chris): Et combien d'essence, encore une fois ça dépend comment chargé le véhicule est, dans quelles conditions, température, l'élévation, mais ça pourrait jouer de 10 milles à 16 milles au gallon, dépendant du véhicule.

M. Grondin: À quelle vitesse ça peut aller?

Le Président (M. Pinard): Quelle est la vitesse?

M. Doucet (Chris): Vitesse max, ça dépend des conditions.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Non, non, mais...

M. Doucet (Chris): Si vous êtes sur le côté d'une montagne, en montant vers 500 000 pi, c'est beaucoup moins vite que si vous descendez.

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): Je m'excuse...

Des voix: ...

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

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Nous avons parlé... depuis deux jours, nous parlons de la vitesse; depuis deux jours, nous parlons de poids; depuis deux jours, nous parlons d'accidents qui sont survenus. Nous avons eu un document, cet après-midi, qui nous a été déposé par des médecins et par un groupe de santé du Québec qui ont fait mention du nombre important d'accidents. Alors, je pense qu'il est nécessaire pour la commission de connaître...

Un équipement semblable de Polaris, et je ne parle pas d'un équipement de compétition, un équipement qui roule dans les trails... dans les sentiers du Québec que nous avons, ou encore qui roule dans les sentiers américains, hein... Parce qu'il y a beaucoup d'Américains qui viennent ici en touristes, avec leurs machines. Et j'ai vu beaucoup de Polaris et autres marques. Mais j'imagine que, ces compagnies-là, c'est sensiblement la même, hein, ça peut tous rouler sensiblement à la même vitesse? Normalement, ça peut rouler jusqu'à combien? Et la moyenne suggérée par le détaillant est de combien? Il faut maintenir ça à combien? Est-ce que c'est 100 km? Est-ce que c'est 150 km, 200 km? À combien ça peut aller, ça?

M. Doucet (Chris): Je dirais qu'une réponse serait semblable aux automobiles. On espère que les gens vont respecter les lois qui sont en place. Donc, si c'est 35, si c'est 50, si c'est 70, nous espérons qu'ils vont respecter ces lois-là, peu importe.

M. Tomassi: ...how much does this machine goes? 100, 120? 200, 220? 300? What's the speed? It doesn't put you in a bad...

M. Doucet (Chris): Non, I realize that. But again, it's because it's a very great question. Ça dépend. On est-u deux personnes sur une machine? Il y a des 600 à deux personnes...

M. Tomassi: O.K. One person in a straight line, what's the maximum speed they...

M. Doucet (Chris): Anywhere from 70 miles an hour to probably 100 miles an hour.

M. Tomassi: 100 miles an hour. C'est qui, qui peut traduire ça? 100 miles à heure, c'est combien?

Une voix: 160.

M. Tomassi: 160? That's it?

M. Doucet (Chris): That would be, again, not recommended. Maximum speed, straight line, wind behind you...

M. Tomassi: That's it?

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Et quel est le poids de la machine?

M. Doucet (Chris): 600.

Le Président (M. Pinard): 600 lb? 600 à 1 000 lb?

M. Doucet (Chris): Non, dépendant comment c'est chargé, mais 550 à 650 lb, 500 à 600 lb, dépendant.

Le Président (M. Pinard): Alors, je me permets de poser une autre question comme président de la commission: Est-ce qu'il vous est déjà venu à l'esprit ou est-ce qu'on vous a déjà demandé de limiter la vitesse sur ces machines-là? Parce qu'il n'y a pas de limite. Si vous voulez ouvrir les moteurs... Sur le bien de consommation, l'appareil que vous vendez à un père de famille, que vous vendez à des gens, est-ce que ce n'est jamais venu à l'esprit de pouvoir limiter la vitesse de ces engins pour obtenir une norme de sécurité, pour aider à ce que les gouvernements... aider à ce que ce sport-là se développe en toute sécurité?

M. Doucet (Chris): Je peux-tu répondre?

Le Président (M. Pinard): Oui. C'est bon, je pense.

M. Doucet (Chris): La raison peut-être pour laquelle que ça ne s'est jamais fait, c'est parce qu'il y a plusieurs utilisations pour une motoneige. Quand on parle de ligne droite dans un sentier, c'est une utilisation d'une motoneige. Ça peut être des fois sur... si vous êtes à l'extérieur d'un sentier pour une raison et vous êtes dans la neige de profondeur, vous avez plus besoin de puissance pour s'en sortir. Si vous êtes en situation de monter ou être dans les montagnes, si on limite la puissance des véhicules, ça élimine le sport comme tel. Les gens qui se promènent en motoneige dans des montagnes ont besoin de beaucoup plus de puissance.

Donc, c'est pour ça que, non, il n'y a pas eu de discussions en termes de limiter les véhicules, parce que les utilisations... Oui, une journée, oui, ça se peut que vous allez vous promener sur les sentiers seulement, mais, une autre journée, ça se peut que vous allez vous en servir pour complètement d'autre chose. C'est pour ça encore une fois qu'on revient, qu'on suggère toujours à nos clients et que tous les manufacturiers suggèrent à leurs clients de respecter les normes qui sont décrites par les lois locales.

Le Président (M. Pinard): Merci, monsieur. Autres questions? Alors, merci infiniment de vous être déplacés. Les propos seront enrichissants pour les membres de la commission. Merci, M. Klim. Merci, M. Doucet.

Alors, j'inviterais immédiatement, si vous voulez, la Fédération des chambres de commerce du Québec de bien vouloir se présenter.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): S'il vous plaît! Alors, Mme la ministre, M. le député de Beauharnois et de Gaspé ainsi qu'aux autres membres de la commission, permettez que je vous introduise la Fédération des chambres de commerce du Québec, qui est représentée, cet après-midi, par M. Bernard Hogue, vice-président aux Affaires publiques — bonjour, monsieur — et par M. Daniel Desjardins, représentant de la Chambre de commerce de Sainte-Agathe-des-Monts — bonjour, monsieur.

Alors, les règles sont fort simples en commission, messieurs: vous nous présentez votre mémoire durant 15 minutes, mémoire que nous avons en notre possession — merci — et par la suite il y aura un échange avec les parlementaires des deux côtés de la Chambre pour une période de 30 minutes. Alors, le mémoire sera présenté par?

Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ)

M. Hogue (Bernard): Ça va être un petit peu partagé.

Le Président (M. Pinard): Tous les deux? Parfait.

M. Hogue (Bernard): On va faire ça tous les deux.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Hogue, vous commencez?

M. Hogue (Bernard): Oui

Le Président (M. Pinard): D'accord.

M. Hogue (Bernard): Merci. Alors, M. le Président, Mme la ministre, Mmes, MM. les députés, membres de la commission, bonjour. J'aimerais d'abord remercier la ministre et les membres de la commission de bien vouloir considérer l'avis de la Fédération des chambres de commerce du Québec quant aux orientations proposées par le gouvernement dans le cadre des consultations parlementaires sur les véhicules hors route.

Grâce à son réseau de 164 chambres de commerce, la Fédération des chambres de commerce du Québec représente 57 000 entreprises, petites, moyennes et grandes, exerçant leurs activités dans tous les secteurs de l'économie et sur l'ensemble du territoire québécois. Par l'étendue de son réseau, la FCCQ compte donc des chambres de commerce dans toutes les régions où l'on pratique les activités de motoneige et de quad.

De plus, comme nous le savons tous, c'est autour de la piste du P'tit Train du Nord qu'a débuté une polémique importante entourant les activités des véhicules hors route à proximité des résidences. La Chambre de commerce de Sainte-Agathe-des-Monts, qui est représentée par mon collègue ici présent, M. Daniel Desjardins, s'est donc retrouvée au coeur de la région touchée. Son directeur général, M. Desjardins, a participé activement à la recherche de solutions dans ce dossier et a bien voulu accompagner la fédération des chambres de commerce dans la préparation et la présentation de son mémoire.

● (16 h 40) ●

D'abord, pour la FCCQ, le développement économique du Québec doit notamment répondre à deux principes: premièrement, il doit inscrire l'ensemble des régions de la province dans une dynamique de croissance en encourageant chacune d'entre elles à faire de leurs atouts économiques un avantage pour l'ensemble de l'économie québécoise; deuxièmement, le développement économique doit répondre à une perspective de développement durable, donc bâtir la croissance aujourd'hui sans pénaliser celle de demain. Et la problématique des motoneiges et des quads fait écho à ces deux principes.

Premièrement, contribuant largement aux recettes touristiques du Québec, la saison de la motoneige présente chaque année des retombées économiques importantes. Le Québec vend chaque année 97 000 droits d'accès aux visiteurs touristiques de motoneiges, dont de plus en plus à des étrangers, soit environ 25 % des droits d'accès, ce qui s'accompagne de l'offre de 400 000 unités de nuitée annuelles. Cela fait du Québec le leader mondial du tourisme relié à la motoneige.

La province attire d'ailleurs 52 % des motoneigistes canadiens. Jusqu'ici, ce sont surtout des touristes en provenance de la France qui ont constitué le gros du volume des activités de motoneige au Québec. On observe toutefois sur le terrain que les clientèles en provenance de d'autres pays, comme l'Italie et l'Allemagne, offrent aussi un potentiel intéressant qui n'a pas encore été exploité à sa juste valeur et qui devrait faire l'objet de plus d'attention au cours des prochaines années.

Avec toutes les retombées positives sur l'industrie de l'hébergement, de la restauration, des services de location, des concessionnaires, des stations de service et, plus largement, du commerce de détail, il y a ici un segment touristique très porteur pour le Québec de manière générale et pour bon nombre de régions dépendantes des activités touristiques en particulier.

Dans sa vision économique *Pour un Québec gagnant*, la FCCQ reconnaît le potentiel et l'effet structurant des industries touristiques pour le développement économique du Québec. Soucieux de voir l'ensemble des régions, en particulier celles les plus éloignées et les moins bien nanties économiquement, avoir une assise industrielle plus stable et plus robuste, les gens d'affaires du Québec sont sensibles à la qualité des échanges permettant une résolution rapide des divers conflits allant à l'encontre du développement économique et du développement de cette activité.

Chaque incertitude, avant l'ouverture de la saison, sur les droits de passage ou sur les exigences des ayants droit en termes de distribution de revenus mine considérablement le potentiel de développement de cette industrie à moyen et long terme. Il est donc impératif que l'industrie puisse se fier sur des solutions permanentes pour pouvoir s'engager dans des investissements durables. Les propositions faites par le gouvernement sont donc bienvenues afin de stabiliser ce secteur d'activité économique.

Regardons maintenant de plus près les propositions contenues dans le document d'orientation. L'évolution démographique de plusieurs régions du Québec démontre que la population est vieillissante. De plus en plus de préretraités et retraités retournent de manière permanente dans les résidences qui étaient jusqu'alors leurs résidences secondaires afin de profiter d'un milieu de vie plus calme. Ce mouvement de population touche particulièrement

les MRC comme celle des Pays-d'en-Haut et des Laurentides, où l'on retrouve l'essentiel des activités de villégiature et de récréation de cette région. Il est à prévoir que ce phénomène se poursuivra graduellement vers un plus grand nombre de régions, ce qui laisse présager l'apparition de nouvelles plaintes de la part de citoyens riverains de pistes si des mesures d'encadrement ne sont pas mises de l'avant rapidement. Pour cette raison, la Fédération des chambres de commerce du Québec est d'accord avec la proposition relative à la formulation de tables de concertation contenue dans le chapitre 2 du document d'orientation présenté par le gouvernement du Québec.

Pour le mouvement des chambres de commerce, seule la concertation entre les différents acteurs concernés, qu'ils soient adeptes de véhicules hors route ou citoyens riverains, permettra la pratique de ce loisir dans les perspectives de développement durable. Pour y arriver, nous croyons qu'il est nécessaire d'interpeller le plus large éventail possible de groupes concernés par la problématique, qu'ils soient représentants des citoyens, des milieux d'affaires, des clubs locaux de motoneiges, des entreprises forestières ou des services policiers.

La FCCQ tient toutefois à attirer l'attention du gouvernement sur le rôle de catalyseur des besoins et des intérêts des gens d'affaires que jouent les chambres de commerce dans toutes les régions du Québec et conséquemment demande au gouvernement qu'une place soit réservée à un représentant des chambres locales de commerce au sein des tables de concertation. J'inviterais M. Desjardins à prendre la parole pour la prochaine partie.

M. Desjardins (Daniel): Bonjour. Afin d'assurer la réalisation du plan de développement qui résultera des travaux de la future table de concertation régionale, il paraît apparaître de plus souhaitable qu'une ressource soit dédiée à la coordination des travaux associés aux décisions régionales. La Fédération des chambres de commerce du Québec croit donc qu'il est nécessaire que le ministère des Transports octroie une aide financière annuelle afin qu'une personne ressource soit embauchée dans chaque région afin d'assurer la réalisation des plans de développement.

Je me permets de faire une petite parenthèse. Dans le document d'orientation, on parle de 20 000 \$ au niveau de la personne ressource. Il y a certaines régions, dont Les Laurentides, on se pose la question parce que, pour avoir une personne ressource permanente, bien entendu, des fois, ça pourrait aller au-delà du 20 000 \$.

Une fois ces tables de concertation mises sur pied, le principal défi auquel elles auront à faire face dans la détermination des tracés des sentiers de motoneige et de quad consistera à réaliser le potentiel de développement récréotouristique indéniable que comportent les activités impliquant les véhicules hors route, tout en maintenant l'harmonie avec les populations et l'environnement des différentes régions. Le second défi résidera dans la création de réseaux interrégionaux à caractère permanent et bien intégrés qui permettront de maximiser les retombées économiques en région.

Dans le document d'orientation, il est proposé qu'un comité consultatif soit créé à l'échelle du Québec. Ce comité nous apparaît essentiel afin d'assurer la concertation entre les différentes tables régionales. La Fédération des chambres de commerce du Québec suggère toutefois

qu'un représentant du milieu des affaires soit ajouté à la composition du comité consultatif afin d'assurer la représentation de l'ensemble des entreprises, des services et de l'industrie touristique.

Le gouvernement se propose d'investir dans la réalisation d'un réseau permanent, particulièrement dans les régions où des modifications importantes devront être apportées au réseau actuel, afin de respecter l'environnement et de minimiser les impacts du passage des adeptes de véhicules hors route auprès des riverains. Cette proposition nous apparaît souhaitable afin de permettre le déploiement d'un réseau efficace dans des délais raisonnables. La Fédération des chambres de commerce du Québec invite toutefois le gouvernement à considérer une aide particulière ponctuelle pour répondre aux besoins particuliers auxquels devront faire face certaines régions qui vivent une situation exceptionnelle, dont celle des Laurentides, qui devra faire des déboursés substantiels pour relocaliser les sentiers qui sont actuellement aménagés dans l'emprise ferroviaire désaffectée.

Dans une récente étude technique portant sur un tracé alternatif au tronçon fermé du parc linéaire du 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 12 km. Il s'agit là d'une situation particulière, puisqu'elle est le résultat de la poursuite engagée par les riverains et que ces travaux devront obligatoirement être réalisés à très court terme. Une aide particulière est d'autant plus nécessaire, puisque ces sommes ne peuvent être comblées ni par les programmes déjà existants du gouvernement du Québec ni par les autres ressources du milieu identifiées dans le document d'orientation. La Fédération des chambres de commerce du Québec recommande donc au gouvernement de donner la priorité à la mise en place du réseau durable interrégional comprenant les axes majeurs intrarégionaux.

En ce qui a trait aux propositions contenues dans le chapitre 5, relatives à la santé publique, à l'environnement, à la sécurité, aux règlements municipaux et aux emprises ferroviaires désaffectées, nous nous contenterons de préciser aux membres de la commission que la Fédération des chambres de commerce est en accord avec les propositions telles qu'elles sont formulées dans le document d'orientation. Tout en étant d'accord avec ces propositions, nous désirons toutefois porter à l'attention des membres de la commission qu'en ce qui a trait à la formation des guides une expertise a déjà été développée dans la région des Laurentides par l'organisme Motoneige Canada-Laurentides qui a conçu et a offert des programmes de formation à l'attention de l'industrie touristique. Nous croyons que l'expertise de cette organisation pourrait certainement être mise à profit.

La Fédération des chambres de commerce du Québec est aussi d'avis que la mise en place de patrouilles spéciales d'agents de surveillance de sentiers ayant plus de pouvoirs est une mesure souhaitable afin d'assurer le respect des règles qui permettront d'assurer le développement harmonieux de la pratique du véhicule hors route avec les riverains des pistes. Je cède la parole maintenant à mon confrère, M. Bernard Hogue.

M. Hogue (Bernard): En terminant, M. le Président, deux derniers points ont aussi attiré l'attention de la fédération dans le document d'orientation. La

Fédération des chambres de commerce est en accord avec l'approche utilisateur-payeur proposée par le gouvernement pour assumer une part des coûts associés à la pratique des véhicules hors route. Mais elle invite toutefois le gouvernement à faire preuve de prudence afin que l'ajustement du niveau des montants prélevés en sus des droits d'immatriculation par la SAAQ ne crée pas un choc trop brutal sur l'industrie, tout en s'assurant de ne pas geler indéfiniment ces sommes et créer aussi, ou ainsi, au cours des prochaines années, un déséquilibre entre les besoins financiers et les sommes prélevées à cette fin.

● (16 h 50) ●

Lors des consultations publiques de juin 2005, plusieurs participants ont demandé que le gouvernement du Québec encadre la pratique des véhicules hors route et qu'il prenne les mesures nécessaires afin d'assurer la pérennité des sentiers. La FCCQ partage aussi cet avis et se réjouit donc de constater que plusieurs mesures qui sont proposées aujourd'hui répondent à nos préoccupations d'encadrement des activités des véhicules hors route afin de les rendre plus respectueuses des riverains et de l'environnement.

Dans cette perspective, la loi n° 90 adoptée en décembre 2004, qui avait pour objectif de protéger contre les recours éventuels basés sur des inconvénients de voisinage ou sur un préjudice lié au bruit, aux odeurs ou à d'autres contaminants pour des faits survenus entre le 16 décembre 2001 et le 1er décembre 2006, devrait donc être amendée afin d'étendre cette protection aux réseaux interrégionaux et rassurer ainsi les régions qui veulent créer ou maintenir opérationnel un réseau pour véhicules hors route.

La FCCQ croit aussi qu'il est impératif d'organiser des campagnes de sensibilisation en partenariat avec les manufacturiers afin d'amener les utilisateurs de véhicules hors route à respecter les règles de circulation. Tout en réitérant son accord à la nécessité de changer l'image de la pratique des activités de véhicules hors route pour sensibiliser ses adeptes à adopter un comportement responsable et sécuritaire, la FCCQ met toutefois en garde le gouvernement contre toute approche coercitive visant à forcer les manufacturiers à produire des campagnes de sensibilisation ou à participer financièrement aux campagnes de sensibilisation organisées par le gouvernement. La FCCQ préconise plutôt la sensibilisation des manufacturiers de motoneiges et de quads qui, comme d'autres secteurs manufacturiers, ont tout avantage à rappeler à leur clientèle les rudiments d'une pratique responsable et sécuritaire des activités de véhicules hors route.

Nous espérons que ces commentaires vous permettront de mieux saisir le point de vue des membres de la FCCQ et contribueront à aider les membres de la commission et le gouvernement du Québec à mettre en place des mesures qui permettront de développer un tourisme relié à la motoneige et au quad de façon durable afin que le plus grand nombre de régions du Québec puissent en tirer des retombées économiques. Je vous remercie.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, monsieur. Merci, messieurs. Alors, sans plus tarder, je demanderais à Mme la ministre de bien vouloir ouvrir les discussions.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, bienvenue, M. Hogue, M. Desjardins, merci pour votre

présence aujourd'hui et pour le temps que vous nous accordez également pour faire part de vos commentaires. Et on a lu votre mémoire. Évidemment, on l'a eu ça ne fait pas longtemps, mais on a pris la peine de le lire juste avant que ce soit votre tour, là.

Et je vais revenir sur le dernier point que vous avez soulevé par rapport à la campagne de sensibilisation. Puis vous dites que vous mettez «en garde le gouvernement contre toute approche coercitive visant à forcer les manufacturiers à participer financièrement aux campagnes de sensibilisation». Alors, je pense que vous étiez là quand les gens vous ont précédés. Et je pense qu'on n'a pas forcé personne. Je pense que ces gens-là ont compris le rôle qu'ils avaient à jouer, leur rôle social, et ils ont dit qu'ils étaient d'accord pour participer financièrement à des campagnes de sensibilisation. Alors, je pense que c'est dans un intérêt commun, je pense qu'on va tous sortir gagnants de cette belle contribution qu'ils nous ont offerte aujourd'hui.

Moi, je vais revenir sur quelques éléments. Alors, évidemment, j'aimerais vous entendre sur le fait que, pour vous, c'est important que vos commerces, que ce soient les auberges, les hôtels, que ce soient tous ceux qui profitent de ces retombées économiques là... Il y a des sentiers d'accès, si on peut dire, là, quand on arrive près d'un village ou près d'une ville, il y a des bouts de sentiers d'accès qui doivent mener les gens, les visiteurs, les touristes, les utilisateurs vers des points de services. Comment vous voyez ça? Parce que souvent on arrive justement en zone très urbaine, et il y a des conflits d'usage qui peuvent être présents; on l'a vu dans le tronçon du Petit Train du Nord. Est-ce que vous pensez que, par des mesures d'atténuation, est-ce que vous pensez que, si on est capables de discuter avec ces gens-là, de réduire la vitesse, de fournir un encadrement plus rigoureux, on va atteindre ce juste équilibre-là de cohabitation? Ou des fois, si c'est impossible, est-ce que vous pensez qu'on peut mettre en place un système de navettes? Parce que ces sentiers-là sont stratégiques, sont très, très importants pour tous vos commerces. Alors, comment vous voyez ça, là? C'est parce qu'on va sûrement avoir, dans des régions données, des problématiques de sentiers d'accès, là, dans les villes ou dans les communautés.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Hogue ou...

M. Desjardins (Daniel): Je vais répondre. Merci. Je vais vous situer, Mme la ministre. La Chambre de commerce Sainte-Agathe-des-Monts, on est situés à l'ancienne gare de Sainte-Agathe, qui était le départ du parc linéaire...

Mme Boulet: Bon. O.K. Alors...

M. Desjardins (Daniel): ...du premier kilomètre à 150 km jusqu'à Mont-Laurier.

Mme Boulet: C'est parce que j'ai rencontré vos commerçants puis...

M. Desjardins (Daniel): Oui. Donc, je peux vous dire qu'avant le jugement la chambre de commerce vendait, pour le bien du club motoneige, environ 500 à 600 passes annuelles. Le jugement arrivé, cette année,

on a vendu 75 passes annuelles et, l'an passé, une cinquantaine environ, ce qui veut dire, l'avantage qu'on avait, on offrait aux gens 150 km de sentiers et aujourd'hui on offre 22 km de sentiers avant la tombe des neiges.

Il faut comprendre que le parc linéaire, là, aussitôt qu'il y a 1 m de neige ou 30 cm de neige, on peut circuler. Il y a une pratique qui s'est faite, à Tremblant, où il y a des navettes. Parce que le 38 km englobe Saint-Faustin et Lac-Carré, Tremblant et une partie de Labelle. Et, à Tremblant, il y a des navettes qui se sont organisées. Ce n'est pas peu dire que c'est assez difficile. Quand les gens sont mal pris, ils prennent les moyens du bord parce que tout est fermé là-bas.

Moi, je peux vous dire qu'en partant d'expériences qu'on a, nous, au niveau de Sainte-Agathe-des-Monts puis même au niveau des Laurentides — parce que je siège à la CRE, au comité qui a déposé un mémoire hier — la solution qu'on se dit, c'est qu'au moins d'avoir des sentiers qui regroupent chaque municipalité par l'entremise des MRC, ce qui veut dire d'avoir des sentiers nord-sud, est-ouest, et après ça l'organisation des sentiers durables, des sentiers permanents, qui va s'assurer une pérennité vraiment des sentiers et des clubs, et après ça les gens qui souvent, dans les sentiers, vont couper soit l'hébergement, soit de l'essence, soit de la restauration.

Je pense qu'au niveau de la pratique, à la suite de là, c'est sûr qu'un coup que ces sentiers-là seront déterminés, je pense que ça va être à chaque milieu de se prendre en main et se dire: Bon, O.K., est-ce qu'on donne accès aux motoneigistes ou aux quads à notre région?

Je vous donne un exemple du quad. Nous, à Sainte-Agathe, versus Saint-Adolphe-d'Howard, qui est tout près, on avait un sentier qui a été... Parce que les gens ont... les terres ont été vendues, les sentiers ont été fermés. Puis maintenant, la pratique qu'on fait, on dit, les gens qui arrivent avec leurs quads, on dit: Bien, vous n'avez pas accès, mais continuez avec votre remorque et votre véhicule, allez à Saint-Adolphe, il y a un stationnement d'aménagé et vous pouvez pratiquer, vous avez plus de 300 km de pratique. Il y a des effets qui se font comme ça.

Je pense que, de mon humble avis, au niveau personnel puis au niveau du comité, c'est: s'il y a des sentiers permanents qui touchent toutes les MRC, toutes les municipalités, après ça, dans chaque milieu, ils vont s'organiser pour vraiment donner accès aux gens à leurs commerces.

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

Mme Boulet: Alors, évidemment, la table de concertation va jouer un rôle déterminant...

M. Desjardins (Daniel): Très déterminant.

Mme Boulet: ...va devoir être sensibilisée, là. Parce que c'est beau qu'ils ne circulent pas loin, mais il faut qu'ils soient capables d'avoir accès à des points de services. Alors, ces sentiers-là sont stratégiques.

Je vois que vous parlez également du fait, là, que vous aimeriez être présents aux tables. Ça, c'est évident, c'est clair pour nous, là. Quand on parle du milieu des affaires, on faisait référence aux chambres de commerce. Et, bon, pour les tables de concertation régionale, c'est

correct. Maintenant, je vois également que vous aimeriez faire partie du comité consultatif. Alors, on prend bonne note de cette requête-là puis on vous reviendra ultérieurement.

Il y a beaucoup de gens qui nous ont dit: Écoutez, les véhicules hors route, au Québec, c'est beaucoup de retombées économiques. On parle de 1,3 milliard de retombées directes touristiques. Si on rajoute les retombées économiques reliées à toute l'industrie, on parle de 2 milliards de dollars. Il y a beaucoup d'organismes qui nous disent: Écoutez, comment ça se fait que ces gens qui ont des retombées ne participent pas? Comment ça qu'on n'a pas de retour pour nous aider à entretenir les sentiers, pour nous aider à déplacer des sentiers problématiques? Est-ce que vous pensez... Autant on a posé cette question-là à l'ATR, maintenant on la pose aux chambres de commerce parce que vos commerces ou vos représentants bénéficient de retombées, peut-être pas n'importe où puis pas non plus tous les commerçants, mais une certaine catégorie d'entre eux bénéficient de ces retombées-là. Est-ce que vous pensez que ce serait possible ou pensable de les mettre à contribution pour aider les clubs dans une problématique?

Des fois, ça peut être très ponctuel. On peut avoir, dans une région donnée, un problème puis, bon... Il y a eu le déluge sur la Côte-Nord. Est-ce que vous pensez des fois que, dans des situations ponctuelles, on pourrait les interpellier pour qu'ils participent financièrement ou contribuent financièrement à monter un projet, entre autres, qui pourrait permettre de dévier ou de contourner un sentier problématique? M. le Président.

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

● (17 heures) ●

M. Desjardins (Daniel): Je suis entièrement d'accord. Parce que je pense qu'au Québec on a cette force-là, hein, quand on est devant... Quand le jugement est tombé, à la fin novembre, l'an passé... 2004, il y avait... Quand on parle du Club motoneige Sainte-Agathe—Sainte-Lucie, là, qui regroupe, qui touche une grosse partie, là, du centre des Laurentides, le club, qui vivait sur l'or — il ne faut pas se dire, quand on vend des droits de passage, ça va bien — tout d'un coup, s'est mis à une évidence que les accès ne se vendaient plus. Et, de là, ils ont vécu un an sur... Parce qu'ils ont quatre resurfaceuses qu'il faut entretenir, qu'il faut alimenter, et tout. Et, cette année, ils étaient presque sur le bord de la faillite ou de fermer, tout bonnement. S'il n'y avait pas eu la neige qu'on a eue... Puis Dieu sait qu'on a eu de la neige qui nous a permis de faire d'autres sentiers, de continuer, d'autres alternatives.

Il y a eu une levée de boucliers juste à Sainte-Agathe-des-Monts, par les commerçants, au niveau de l'hébergement, au niveau de la restauration, au niveau des gens d'affaires, qui se sont assis. Je vous donne un exemple. Le club de motoneige a regroupé... ils ont trouvé un moyen de financement, qui est une carte plus locale, avec les commerçants. Et puis, en dedans d'un mois, de quatre semaines, ils ont fait la carte, ils ont vendu la carte comme moyen de financement. Donc, on avait déjà une carte régionale avec notre ATR, mais ils ont fait une carte plus locale avec les nouveaux tracés — parce qu'il y a des tracés qui ont changé — et puis ils se sont pointés, un peu comme une carte où on dit: Ici, vous avez de l'essence; ici, vous avez les réparateurs, concessionnaires, etc.

Moi, je suis persuadé que, la journée qu'il y aura une mobilisation aussi bien de la table ou des comités qui vont dire: Oui, il faut prendre en sorte... je pense que les gens sont... Puis même au niveau du comité au niveau des Laurentides, ce qui est assez formidable, c'est que la fédération des quads et la fédération des motoneiges siègent à ce comité-là, aussi bien que le monsieur du CRELA, du Conseil régional de l'environnement, qui est assis à cette table-là. Je pense que ça, c'est important. C'est que souvent... si on se reporte en novembre 2004, on ne savait plus par quel bout prendre le problème, là. Puis, à force de s'asseoir et de regarder... Le coup à donner, je pense que c'est de trouver des solutions, maintenant. Puis je pense que les gens d'affaires vont être là.

Mme Boulet: Alors, merci. Moi, je vais laisser la place à mes collègues.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Vous êtes d'accord avec l'approche utilisateur-payeur, mais là vous dites: Faites attention pour ne pas augmenter trop. Mais, les deux fédérations, ils savent ce qu'ils veulent puis ils nous ont dit ce montant-là, c'est leurs membres qui leur demandent. Est-ce que vous continuez à voir l'approche, parce que c'est... Ils parlent de 30 \$?

M. Desjardins (Daniel): Je suis d'accord avec vous, parce que je siége justement...

Le Président (M. Pinard): ...

M. Desjardins (Daniel): Ah, excusez! J'ai répondu trop vite, là? Je suis peut-être un peu vite, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Allez-y, M. Desjardins.

M. Desjardins (Daniel): Correct? Il me passionne, ce dossier-là, en passant. Je ne sais pas si ça paraît.

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

M. Desjardins (Daniel): Oui? Je peux vous dire qu'étant...

M. Deslières: Bienvenue dans la ligue!

M. Desjardins (Daniel): Pardon?

M. Deslières: Bienvenue dans la ligue!

M. Desjardins (Daniel): Oui. Étant assis à la table avec les deux fédérations, ils sont d'accord sur le montant. Même nous, au niveau des Laurentides, on est allés un petit peu plus loin, en disant: Même, augmentez ce montant-là, qui est considérable. Mais il faut toujours porter à votre attention qu'il ne faut pas nuire à l'industrie non plus. Il y a toujours un bémol à faire. Le montant qui est dans le document d'orientation, oui, il peut être un peu... même augmenté, là. On parlait des gens qui siègent à la table, ils disaient: Bon, ça pourrait être un petit peu plus mais... Même dans le mémoire des

Laurentides, on a repris ce point-là. Mais de voir vraiment que ce ne soit pas nuisible vraiment au niveau de l'industrie.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que, dans le mémoire des Laurentides, c'était 50 \$?

M. Desjardins (Daniel): Ah, je ne peux pas vous dire. Je ne peux pas vous dire.

Le Président (M. Pinard): C'était plus haut que 50 \$... C'était plus haut que 30 \$.

Une voix: Jusqu'à date, c'était déjà 54 \$.

M. Desjardins (Daniel): On parlait d'une taxe spéciale également à l'achat, du montant, mais je pense que c'est 30 \$.

M. Hogue (Bernard): Si vous permettez, M. le Président, j'aimerais juste apporter une précision.

Le Président (M. Pinard): Oui, M. le vice-président.

M. Hogue (Bernard): La raison pour laquelle on a souligné ce point-là, M. le député, c'est qu'en fait on entend, depuis quelques semaines, quelques mois déjà, des difficultés, bon, pour lesquelles vous êtes au courant, au niveau des droits d'immatriculation, et on ne voudrait pas que, dans cette problématique-là, on se retrouve, après un an, deux ans, trois ans, et qu'on ait trop retenu les coûts. S'il est nécessaire de les augmenter progressivement, année après année, mais sans donner un choc et dire que ça devient astronomique... On croit que, s'il y a lieu, au cours des années, dire: Il faut faire une légère augmentation cette année encore et cette année encore... qu'il n'y ait pas de choc sur l'industrie. L'idée est de ne pas créer de choc, de s'entendre sur un montant raisonnable, et, année après année, si on dit: Bien, les coûts augmentent, il faut augmenter quelque peu, que ce soit progressif et que le client ne se retrouve pas soudainement, une année, à dire: Bien, cette année, on double mes coûts, et que, là, ça donne un choc trop important sur l'industrie. C'est pour cette raison que...

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Est-ce que vous avez entendu nos conversations avec les autres mémoires?

Une voix: Pas les autres mémoires, mais les autres personnes.

M. Hogue (Bernard): Seulement les précédents...

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Non, c'est que ce que je veux vous poser... Hausser l'âge de 14 ans à 16 ans, ce n'est pas tout le monde qui est d'accord. Suite aux autres mémoires, est-ce que vous restez sur votre position, vous êtes d'accord?

M. Desjardins (Daniel): Moi, quand on parle de 16 ans, je suis très à l'aise avec ça, là. Je ne pense pas

qu'il y ait de problème au niveau... Je reviens toujours, quand on parle de réglementer la pratique du sport, la discussion qu'on a, nous, au niveau de la table, je pense qu'on pourrait l'envoyer...

Je me permets une petite parenthèse. C'est qu'on dit toujours... Depuis le début, je me disais: Il faut ramener la discussion au centre. Il faut que les gens comprennent, les gens au niveau de l'environnement comprennent qu'ils ne pourront pas interdire la pratique du sport totalement ou partiellement. Puis, de l'autre côté, la personne qui pratique le sport, il faut qu'elle comprenne qu'elle ne pourra plus le pratiquer n'importe où, n'importe comment puis sans se fier de personne. De ramener toujours la discussion au centre. Puis c'est ça qu'on a réussi, dans les Laurentides, avec le monsieur du CRELA, du Conseil régional de l'environnement. Il a le même discours que moi, même si, moi, je suis plus économique. Puis je le pratique, le sport, puis je le connais — je le pratiquais, mais je le connais — je pense que ça... Toutes les solutions sont bonnes. De l'emmener de 14 à 16 ans, je pense que c'est très acceptable.

Le Président (M. Pinard): Ça va. Alors, M. le député de Beauharnois et critique officiel de l'opposition.

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Hogue, M. Desjardins, bienvenue à cette commission. Concernant les campagnes de sensibilisation et d'éducation, vous vous dites d'accord avec le principe, vous vous dites d'accord avec la participation des manufacturiers. La fédération — je pense que c'est ce matin — la fédération de quads a fixé le montant, a dit carrément, elle a dit: Si on y va avec des campagnes, bien ça prend de l'argent, une taxe de 25 \$ sur chaque vente d'unité de véhicule. Est-ce que les chambres de commerce sont d'accord avec ça?

Le Président (M. Pinard): M. Hogue.

M. Hogue (Bernard): Bien, écoutez, nous, on s'en remet aux gens qui travaillent sur le terrain. Et, si cette taxe-là... Je pense qu'il faut établir avec le milieu, c'est un peu notre message, il faut que la concertation... Comme vous allez dans ce sens-là, de voir une concertation avec des gens du milieu, avec les différents intervenants, on croit que la meilleure façon, c'est de fixer ce prix-là à partir des conversations, à partir des échanges entre les différents acteurs du milieu.

Ce que je veux remémorer encore, c'est: Pour nous, ce qui est important, c'est le choc sur la clientèle. On le voit dans d'autres secteurs de l'économie, on le voit dans d'autres pratiques commerciales, c'est toujours le choc qui est à éviter. Il est évident que, pour une première année, il y a peut-être des gens qui vont dire: Oh, ça me coûte un petit peu plus cher que ça me coûtait auparavant, mais par contre les pistes sont mieux balisées, c'est mieux entretenu, je peux pratiquer mon sport de façon plus complète, d'une région à l'autre. La population, les gens qui pratiquent ce sport-là vont très certainement le comprendre. Par la suite, il s'agit de s'assurer de suivre les coûts en ne les retenant pas trop et en ne créant pas, je dirais, une fausse impression que ça ne coûte pas cher, pratiquer ce sport-là, que c'est donc la même somme qu'on paie pour les années qui vont suivre.

M. Deslières: Mais, M. Hogue, là, je ne veux pas mélanger les choses, là. On parlait de campagnes de sensibilisation et de participation des manufacturiers. On a dit: Bon, il va y avoir participation financière à ces campagnes-là. La fédération nous dit: Il faudrait fixer le montant à 25 \$. Je parle de campagnes de financement, là. Je vais revenir sur le financement du développement du réseau, et de la surveillance, et de l'entretien des réseaux. On va séparer ça en trois parties, là.

Campagnes de sensibilisation, participation financière, on a parlé de... Je vous donne un exemple, là. La fédération, la suggestion qu'elle nous fait: 25 \$ par unité. Je donne un exemple. Est-ce que les...

Une voix: ...

M. Deslières: Par unité vendue.

M. Hogue (Bernard): D'accord.

M. Deslières: Est-ce que la chambre de commerce, les chambres de commerce que vous représentez sont d'accord avec cette suggestion?

M. Hogue (Bernard): Je vous dirai que c'est aux manufacturiers, c'est justement aux premiers intéressés à fixer le montant et à vous dire ce qui semble, pour eux, une participation raisonnable.

M. Deslières: Vous trouvez ça important que ça se fasse, ce genre de campagnes d'éducation et de sensibilisation, quand on a...

Le Président (M. Pinard): Avant d'aller plus loin, je permettrais, à ce stade-ci, à Mme la ministre d'intervenir. Ça va vous guider.

Mme Boulet: ...c'est parce que ceux qui ont passé avant eux... Il y a ce principe-là qui a été élaboré par la fédération, là, de 25 \$ par unité vendue. Mais les gens qui étaient avant eux, les gens de l'industrie, eux ont déjà mis sur la table un montant de 200 000 \$ pour faire des campagnes de sensibilisation. Ils se sont prononcés, ils ont dit: Nous, on est prêts à mettre ça, 200 000 \$ sur deux ans, pour quatre manufacturiers de motoneiges seulement. Les VTT n'étaient pas représentés.

Une voix: Ils viennent demain.

Mme Boulet: Hein? Ils viennent demain. C'est ça.

M. Deslières: Ils viennent demain. Bon. Continuons sur cette lancée-là. On voit la participation de manufacturiers. Est-ce que, les autres commerces reliés à cette industrie... On parle de retombées de milliards de dollars, là. Est-ce que, si le gouvernement vous faisait la suggestion, est-ce que vous apporteriez votre collaboration, votre contribution?

Le Président (M. Pinard): M. Hogue.

M. Hogue (Bernard): Écoutez, il est certain que les principaux intéressés, c'est les fabricants. Et c'est

un peu comme les automobiles. Je pense que vous avez une automobile, j'ai une automobile. On s'en va au centre d'achats, on s'en va faire des courses, on ne dit pas: Le dépanneur du coin doit contribuer à faire la promotion de la conduite sécuritaire parce que j'utilise mon véhicule pour aller chez le dépanneur du coin. Je pense que le même principe s'applique ici.

Les principaux intéressés, c'est les fabricants de quads et de motoneiges. Ils semblent volontairement intéressés à en faire la promotion, à faire la promotion d'une pratique sécuritaire. Nous, on dit: Allons dans ce sens-là, continuons à les sensibiliser. Ils ont, pour diverses raisons, été moins sensibilisés par le passé à cette problématique-là. Elle apparaît au grand jour, aujourd'hui, comme importante. Et ils vous disent, la preuve de bonne foi: Oui, nous sommes prêts à participer. Alors, je pense que c'est aux principaux intéressés à participer. Je verrais mal une région ou je verrais mal le gouvernement dire: Les dépanneurs du coin, les hôteliers doivent participer à ce même genre de campagne parce qu'ils ont des clients qui pratiquent ce sport-là et qu'ils sont clients chez eux.

• (17 h 10) •

M. Deslières: Je comprends. Mais, à part les manufacturiers, il y a d'autres acteurs qui sont directement reliés, qui profitent de ces retombées économiques là. Les chambres de commerce, vous en êtes les premiers, puis c'est tant mieux, c'est important pour différentes régions, plusieurs régions. Si la main vous était offerte pour dire: Écoutez, on a besoin d'aide, les montants ne sont pas suffisants...

Mme Boulet: ...

M. Deslières: C'est parce que je veux séparer... Oui, je comprends, Mme la ministre, mais je veux séparer mes trois questions, là. On parle toujours de sensibilisation. Si c'était le cas, dans le cas de la sensibilisation et de l'éducation, est-ce que vous seriez prêts, à titre de chambres de commerce, à recommander, à faire la sensibilisation à vos commerçants pour dire: Écoutez, oui, nous autres, on embarque dans le package deal?

M. Hogue (Bernard): ...mon collègue répondre.

M. Deslières: Allez, monsieur.

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

M. Desjardins (Daniel): Je peux vous dire que, oui, on le fait déjà, oui, au niveau... Comme disait mon collègue, on ne peut pas... on va être d'accord avec une sensibilisation. Puis Mme la ministre, tout à l'heure, est intervenue au niveau de la compagnie. Oui, je l'ai vue, la même publicité, puis on en parlait en venant à Québec, on disait... Puis même au niveau de la table de concertation des Laurentides, on dit toujours: Oui, il faudrait sensibiliser. Les publicités sortent encore trop agressives sur la conduite agressive. Oui, on est d'accord, puis je pense que le milieu est d'accord. Puis c'est important parce qu'il faut... C'est une autre culture, c'est une autre façon de voir les choses.

M. Deslières: Je reprends la balle au bond de l'information de Mme la ministre concernant l'entretien,

toute la question de la sécurité, la surveillance et l'entretien. La même fédération, ce matin, nous a indiqué que, pour l'ensemble des clubs et des régions, ça pourrait, l'évaluation qu'on a faite, coûter plus de 1 million de dollars, et on nous suggérait des pistes de financement. Je suis toujours au niveau de la sécurité, surveillance, entretien, tout ça. Est-ce que — peut-être que j'en ai manqué un bout, là — vous nous dites que vous seriez prêts aussi à participer?

M. Desjardins (Daniel): Oui. Au niveau sécuritaire, je crois que... Je peux intervenir, M. le Président?

Une voix: Oui, allez.

M. Desjardins (Daniel): Au niveau sécurité, au niveau entretien, je sais qu'au niveau des fédérations ils reçoivent déjà un montant d'argent. Je pense que tout le débat est là: la sensibilisation au niveau de la pratique, l'entretien des sentiers, des sentiers durables, bien entendu, là, et puis le troisième point, vous allez sûrement poser la question, la suivante, qui est au niveau... Je l'ai oubliée. Posez-moi-la. Ha, ha, ha!

M. Deslières: Vous parlez du financement du développement des réseaux.

M. Desjardins (Daniel): De développement, exactement. C'est sûr et certain que les trois sont interreliés un et l'autre, on ne peut pas être contre ça. Puis c'est juste ce que la fédération disait...

M. Deslières: Est-ce que les... Excusez-moi, allez-y.

M. Desjardins (Daniel): ...c'est de voir qu'il n'y ait pas trop un impact sur l'industrie. L'industrie est d'accord, soit, on ne peut pas être contre la vertu, là. S'ils sont d'accord, on est d'accord.

M. Deslières: Mais, concernant le financement du développement du réseau, les chambres de commerce... Est-ce que les chambres de commerce s'attendaient à ce qu'il y ait du nouvel argent, du nouvel argent?

M. Desjardins (Daniel): La Fédération des chambres de commerce, par l'entremise aussi... quand on a écrit le mémoire, puis l'expérience que j'ai et qu'on a sur le terrain, je pense qu'on en discute, ça va prendre du nouvel argent. Il s'agit de voir de quelle façon on va le percevoir puis qu'il n'y ait pas trop d'impact sur... On revient toujours à la discussion au centre, hein?

M. Deslières: Je fais juste vous rappeler les paroles de Mme la ministre déléguée aux Transports, que le financement du développement du réseau se ferait avec de l'argent recyclé et non pas de nouvel argent et que...

Mme Boulet: De l'argent dédié.

M. Deslières: Mais, attention, là, on dédie des montants d'argent, mais on n'a pas de nouvel argent. Vous êtes conscients de ça? Mais là vous venez de me dire que les chambres de commerce s'attendaient à ce qu'il y ait du nouvel argent.

M. Desjardins (Daniel): Dans la même vision, je pense, parce que je connais un peu le mémoire des Laurentides, nous, ce qu'on dit, c'est qu'il y a une façon de faire. C'est sûr que les clubs nous disent: Oui, on est capables avec un peu l'enveloppe, mais, si on veut faire... Quand on parle dans le mémoire que, sur 12 km, une voie de contournement pour le Petit Train du Nord coûterait 1,1 million, ce n'est peut-être pas la solution, mais c'est une voie qu'on... On ne s'en sortira jamais si on ne s'assoit pas.

Je vous donne comme exemple, quand on parle du milieu — je fais juste une petite parenthèse — vendredi dernier, j'ai eu la chance de pratiquer la motoneige avec une quinzaine de maires des Laurentides, où nous sommes partis de Saint-Adolphe-d'Howard pour nous rendre à Arundel sur 90 % de sentiers durables, permanents parce que les gens, les clubs ont travaillé avec les propriétaires riverains puis ils ont dit, ils ont signé des ententes en disant: Oui, on est d'accord avec ça. En partant de là, je pense que tout le milieu... il va falloir que le milieu travaille pour ces sentiers-là.

Si on revient à votre question au niveau de la promotion, de l'entretien, et tout ça, l'argent qui pourrait venir... Nous, ce qu'on dit, c'est: Oui, on peut le prendre, l'argent dédié, de quelque façon que ce soit, mais il faut voir à trouver des solutions pour ne pas qu'il y ait trop d'impacts sur l'industrie. Mais il y a sûrement une façon de faire. On est prêts. Puis je pense qu'au niveau des solutions, qu'on prenne de l'argent dédié, ou de l'argent neuf, ou de l'argent déjà existant, «so what!», moi, je pense que là-dessus, si on s'assoit avec les comités, on va en trouver, des solutions. Parce que je peux vous dire qu'on était en crise, il y a un an, puis on en a trouvé, des solutions dans les Laurentides.

Je pense que là-dessus, quand on interpelle le gouvernement, on se dit: Il y a une façon de faire où on peut injecter un montant d'argent d'une façon... Ça peut être — un exemple — aussi bien, comme vous disiez tout à l'heure, au niveau du 30 \$, ou du 50 \$, ou du 20 \$, il y a une façon de faire. Je pense que, oui, ça peut être important. Mais on est d'accord au niveau des pistes de solution. Je pense que les clubs, les fédérations... Je suis peut-être un peu long, là, mais j'en profite parce que ce n'est pas souvent que je parle à l'Assemblée nationale, là, je vais en profiter un petit peu. Je patine, là, c'est correct?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Desjardins (Daniel): Je peux vous dire qu'on ne peut pas être contre s'il y a des solutions qui ne toucheront pas trop l'industrie.

Le Président (M. Pinard): Merci. Très courte, maintenant.

Une voix: La réponse ou la question?

Le Président (M. Pinard): La question et la réponse. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci de votre propos, là. On échange, là. Mais vous êtes conscients, là, qu'à peu près toutes les régions au Québec, dans le cadre... que ce soient les CRE ou différentes institutions, réclament à

grands cris le fait qu'en termes de développement économique ils n'ont pas assez d'argent. C'est comme ça. Alors, ce n'est pas la même chose, là, de l'argent recyclé puis du nouvel argent parce que — peu importe le programme, on n'ira pas dans les modalités, peu importe — si on recycle 3 millions dans un programme à travers le Québec pour qu'il soit dans le cadre du développement régional, bien on l'enlève là pour le mettre là, on règle, sauf qu'il va y avoir des conséquences, là, parce que, dès le départ, il manquait d'argent. Alors, vous voyez qu'on n'est pas dans la même problématique, là. C'est fort différent de dire: Bien, peu importe que ce soit de l'argent recyclé ou... Non, non, on parle de deux glaces différentes, là. Vous êtes conscients de ça?

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. le député de Beauharnois.

Une voix: Je suis entièrement d'accord avec ce qu'il a dit.

Le Président (M. Pinard): D'accord, c'est la réponse. Alors, la question et le préambule trop longs. Alors, M. le député de Beauce-Nord, vous avez deux minutes et demie.

M. Grondin: Merci, M. le Président. On vous écoute, puis ce qu'on a entendu dans les autres mémoires, là, dans le coin des Laurentides, je pense, tous les clubs de motoneige, les quads, c'est un peu la poule aux oeufs d'or chez vous. Vous avez des membres... Vous êtes collés avec la ville de Montréal et puis vous avez... Je pense que les clubs vivent très bien dans votre coin. Vous l'avez dit tout à l'heure en introduction, qu'avant l'histoire du Petit Train du Nord vous rouliez sur l'or. J'imagine que, quand ça va être réglé, le problème, vous allez peut-être prévoir des sommes pour en cas qu'il arrive un autre événement comme ça, pour ne pas avoir à venir cogner à la porte à chaque fois?

M. Desjardins (Daniel): Ce que je peux vous répondre là-dessus...

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

M. Desjardins (Daniel): Oui.

Le Président (M. Pinard): C'est l'argent ou bien l'enveloppe.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Desjardins (Daniel): La poule aux oeufs d'or. Je peux vous dire que — puis ça, je vous le dis à titre personnel, là — souvent, quand on roule sur l'or... Puis, les Laurentides, on peut montrer qu'on roule sur l'or, ce n'est pas toujours vrai, là, dans différents domaines, parce que je viens du communautaire, on pourrait en parler. Si jamais vous avez un peu de temps après, on pourrait en parler.

Une voix: ...

M. Desjardins (Daniel): Oui, plus court? Je peux vous dire oui, parce qu'avant le jugement les

gens... Quand on parle de montants, il faut tout réorganiser ça, cette pratique-là. Et je reviens en disant: La motoneige, oui, elle a eu — excusez-moi l'expression — sa claque dans la face, avec cette histoire-là. On part, puis il faut prévoir. Mais, je pense, en travaillant tous ensemble en comité, ça peut être réaliste. Mais on ne vit pas toujours sur l'or, je peux vous dire.

• (17 h 20) •

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. Desjardins, merci, M. Hogue. Vos propos ont été fort intéressants pour les membres de la commission et sûrement qu'ils vont nourrir nos activités de ce soir ainsi que de demain toute la journée.

Chers membres de la commission, je suspends nos travaux jusqu'à 18 h 30. Tous ceux qui sont ici présents, je vous avise que vous pouvez aller manger au *Mini-Débat*, qui ouvre spécialement parce qu'il y a des députés, ce soir, ainsi que des fonctionnaires qui vont travailler. Alors, c'est ouvert, mais pas plus tard que 6 h 30. Alors, c'est ouvert jusqu'à 6 h 30. Alors, je vous invite à y aller pour s'assurer que la prochaine fois ils vont ouvrir encore.

(Suspension de la séance à 17 h 21)

(Reprise à 18 h 37)

Le Président (M. Pinard): Nous reprenons nos travaux, puisque l'ordre nous en avait été donné. Vous avez tous bien mangé?

Alors, ce soir, nous rencontrons deux groupes: tout d'abord, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec, qui sera suivi des conférences régionales des élus du Nord-du-Québec, Administration régionale de Kativik et de la Baie-James. Le troisième groupe qui devait venir nous rencontrer, SNC-Lavalin, s'est décommandé cet après-midi.

Alors, sans plus tarder, il me fait plaisir de vous accueillir. J'apprécierai que vous vous identifiez pour fins d'enregistrement. Et vous connaissez bien les règles, puisqu'on a l'occasion de se rencontrer régulièrement au niveau de la commission de l'environnement: alors, 15 minutes pour nous livrer la substance de votre mémoire, et par la suite il y aura un échange avec les deux groupes parlementaires qui durera 30 minutes. Alors, s'il vous plaît.

Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)

M. Lessard (Guy): M. le Président, Mme la ministre, MM. les commissaires. Mon nom est Guy Lessard, je suis président du regroupement national et, avec moi, j'ai Philippe Bourke, qui est notre directeur général.

Un petit mot concernant cet organisme qui est bien connu maintenant. C'est que nous sommes sur l'ensemble du territoire du Québec depuis plus de 25 ans, dans certains cas. Nous avons le mandat de promouvoir le développement durable et la protection de l'environnement. Nous regroupons plus de 1 700 membres, dont 310 organismes environnementaux, 298 gouvernements locaux, 193 organismes parapublics, 178 corporations privées ainsi que de nombreux membres individuels.

Pour ce qui est du regroupement national, nous avons pour mission de contribuer au développement et à la promotion d'une vision nationale du développement durable, et de représenter les 16 conseils régionaux de l'environnement, et d'émettre des opinions publiques en leur nom. En regroupant ainsi l'ensemble des régions du Québec, il facilite les échanges d'expertise entre les régions, assure la diffusion de la vision particulière des conseils régionaux de l'environnement et encadre les relations avec les intervenants politiques, sociaux, économiques. Alors, nous oeuvrons à peu près dans tous les dossiers qui concernent l'environnement.

Comme avant-propos, je dois vous dire que ça fait longtemps quand même qu'on se préoccupe des enjeux reliés aux véhicules hors route, et nous sommes particulièrement heureux d'avoir été invités à commenter votre document d'orientation. Pour préparer notre argumentation, nous nous sommes inspirés de plusieurs mémoires qui ont été présentés par les conseils régionaux de l'environnement lors de la consultation publique que Mme la ministre a faite en mai et juin derniers. Alors, nous remercions nos collègues des conseils régionaux.

Un dernier commentaire avant de passer la parole à mon directeur général. Je voudrais vous dire que nous tenons à préciser qu'il faut faire la distinction entre l'utilisation récréative et non récréative des véhicules hors route. Rappelons que les véhicules hors route servent aussi comme équipement de travail ou comme moyen de transport. Dans une région, par exemple, telle que la Basse-Côte-Nord, ces véhicules sont même utilisés comme moyen de transport principal. Il faudra donc prendre en compte ces particularités au moment de faire les choix d'encadrement de la pratique des véhicules hors route. Je vais passer la parole à M. Bourke, pour les considérations.

• (18 h 40) •

Le Président (M. Pinard): Merci, M. Lessard. M. Bourke.

M. Bourke (Philippe): Parfait. Merci beaucoup. Donc, pour les constatations générales d'abord. Le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement est bien content de voir la volonté du gouvernement d'inscrire ses propositions dans son document dans l'esprit du développement durable. Cependant, il nous semble que les propositions, telles qu'elles sont présentées dans le document, ne permettent pas l'atteinte de cet objectif.

D'abord, on estime qu'on ne doit pas se limiter aux impacts que vivent les citoyens riverains, comme c'est suggéré dans le document d'orientation. Pour nous, en effet, les impacts environnementaux attribuables à l'utilisation des véhicules hors route, comme la protection du sol et de l'eau, la protection des habitats et de la biodiversité, les émissions de polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre, touchent l'ensemble des citoyens du Québec. Donc, tous ces éléments-là doivent être pris en compte dans notre façon d'encadrer l'utilisation des véhicules hors route sur le territoire québécois.

Dans le même ordre d'idées, nous aurions souhaité que cette démarche gouvernementale — et ça, on l'avait déjà précisé en mai et juin derniers — ne se limite pas qu'aux véhicules hors route mais englobe l'ensemble du loisir motorisé. Donc, ça inclut notamment les embarcations à moteur, les hors-bord, les motomarines et toutes les autres embarcations qu'on retrouve sur les plans d'eau,

notamment. À notre avis, ces véhicules posent sensiblement les mêmes enjeux de cohabitation, de protection de l'environnement, de santé publique et de développement économique que la motoneige et le quad.

Enfin, comme le précise le projet de loi n° 118, la recherche d'un développement durable doit prendre en compte l'ensemble des 16 principes fondamentaux qui sont énoncés dans ce projet de loi là. Or, même si certains principes, comme la participation et l'engagement, l'accès au savoir et la subsidiarité, sont respectés, nous sommes d'avis que d'autres principes, tels que la prévention, la production et consommation responsables, le pollueur-payeur et l'internalisation des coûts, ne le sont pas.

Conséquemment, le Regroupement national des CRE insiste pour que le cadre de la présente consultation soit élargi à l'ensemble de la problématique. Cet exercice doit permettre au gouvernement du Québec de se donner une fois pour toutes une vision globale du développement du loisir motorisé, donc incluant l'ensemble des engins, dans le cadre d'une démarche visant la protection de l'intérêt public dans une optique de développement durable.

Maintenant, pour ce qui est des considérations spécifiques, on a suivi un peu la même démarche qu'on retrouve dans le document de consultation.

Premier élément. Le regroupement est satisfait de la proposition visant à mettre en place des tables de concertation régionales afin d'encadrer la pratique des véhicules hors route. Cela répond à des principes du développement durable tels que la subsidiarité et la participation et l'engagement.

Nous formulons toutefois les recommandations suivantes: le mandat de la table devrait être étendu à l'ensemble des activités récréatives motorisées; les critères de planification de réseau doivent s'appuyer sur des normes nationales minimales pour éviter des disparités interrégionales; les sentiers doivent être clairement exclus des parcs nationaux du Québec, tel que le prévoit la Politique sur les parcs du Québec; les normes environnementales devant régir l'aménagement des sentiers devraient être déterminées dans la loi et non soumises aux variations des règlements municipaux; et enfin — et là on va prêcher pour notre paroisse — nous considérons que les conseils régionaux de l'environnement devraient être membres d'office de ces tables de concertation. Et par ailleurs le regroupement est très heureux de l'invitation qui lui est faite de participer aux travaux du comité consultatif.

Autre point. Donc, concernant le financement, le gouvernement à notre avis doit chercher à ce que l'ensemble des frais reliés à l'aménagement des sentiers, à leur entretien et leur surveillance soient assumés par ceux qui pratiquent ces activités, respectant ainsi les principes d'utilisateur-payeur et d'internalisation des coûts.

Concernant un autre point important du document, le Regroupement national des CRE n'est absolument pas d'accord avec la proposition visant à ce que le réseau de sentiers soit à l'abri des poursuites de la part des citoyens qui subissent des inconvénients associés aux véhicules hors route. À cet égard, nous endossons l'excellent argumentaire qui a été présenté ici même, hier, par le Centre québécois du droit de l'environnement, à l'effet que cette proposition est mal justifiée, excessive et contraire au principe du pollueur-payeur. Comme le Centre québécois du droit de l'environnement, nous sommes d'avis qu'il

faut plutôt chercher à réduire les risques de conflits en limitant au maximum les inconvénients associés à ces activités, comme la pollution, les odeurs, la vitesse excessive, le bruit. Et enfin, pour les conflits qui pourraient subsister, nous recommandons que soit mis en place un mécanisme d'arbitrage qui pourrait servir d'ultime rempart avant de judiciaiser les conflits.

Enfin, concernant les mesures de resserrement des règles, plusieurs qui sont formulées dans le document nous paraissent intéressantes. Par contre, globalement, on les trouve nettement insuffisantes pour assurer une réduction adéquate des impacts environnementaux et sociaux qui sont associés aux véhicules hors route. Nous sommes d'avis que le développement durable commande une intervention beaucoup plus énergique, notamment pour respecter les principes de prévention et de production et consommation responsables.

Conséquemment, nous recommandons les mesures suivantes: interdire sans délai la vente de tous les engins équipés d'un moteur à deux temps dès que la technologie du moteur à quatre temps est disponible; limiter rapidement la puissance, la consommation de carburant, les émissions et le bruit des moteurs — même s'il s'agit de compétences fédérales, le gouvernement du Québec doit être proactif à cet égard; enfin, interdire l'utilisation des véhicules récréatifs motorisés sur les cours d'eau considérés comme étant des bassins hydrographiques réservoirs d'eau potable.

Dernier point. Concernant la proposition à l'égard de la sensibilisation, évidemment nous sommes en accord avec cette proposition de lancer une campagne de sensibilisation sur les règles de sécurité, le respect des riverains et la protection de l'environnement. En s'appuyant sur le principe de l'accès au savoir, c'est une mesure qui à notre avis permettra de limiter les conflits. Je vais remettre la parole à M. Lessard, pour la conclusion.

M. Lessard (Guy): Alors, en toute humilité, madame, messieurs, ce que nous vous disons ce soir, c'est qu'on ne s'oppose absolument pas à la pratique des activités récréatives motorisées. Ce que nous souhaitons, c'est qu'elles soient encadrées de façon à respecter autant les utilisateurs, les gens qui pratiquent cette activité-là, les riverains ainsi que la population en général. On estime que les recommandations que nous soumettons à la Commission des transports et de l'environnement devraient nous permettre d'atteindre cet objectif. Enfin, nous sommes d'avis que ces mesures permettraient d'assurer la viabilité de cette industrie tout en réduisant les impacts environnementaux, sociaux, économiques négatifs qu'elle peut générer. Merci de votre attention.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le président. Merci, M. le directeur général. Alors, nous allons débiter les échanges avec les parlementaires. Et nous allons débiter avec Mme la ministre déléguée aux Transports et députée de Laviolette. Mme la ministre.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, je voudrais vous souhaiter la bienvenue, M. Lessard et M. Bourke, vous dire merci, vous remercier pour votre présence à cette commission, votre contribution qui est fort importante.

Je vais soulever certains points, mais je voudrais vous dire, pour commencer, que les conseils régionaux

de l'environnement vont être à chaque table, à chaque table, dans chacune des régions. Je pense que ça, c'est clairement établi à l'intérieur du document. Et le regroupement national va se retrouver au sein du comité consultatif. Alors, je pense qu'on est fort conscients que, le développement qu'on va devoir planifier de nos sentiers récréatifs au Québec, pour les années à venir, il y aura une conscience environnementale qui est très présente, et c'est dans ce contexte-là que votre collaboration sera extrêmement précieuse au sein de ces comités-là.

Je vais vous poser une question parce que je ne sais pas, je ne connais pas ça, je ne sais pas ce que ça veut dire, et peut-être que... Vous parlez, au point II, vous dites: «En matière de financement, le gouvernement doit chercher à ce que l'ensemble des frais reliés à l'aménagement des sentiers, à leur entretien et leur surveillance soient assumés par ceux qui pratiquent ces activités, respectant ainsi le principe d'utilisateur-payeur et d'internalisation des coûts.» Qu'est-ce que ça veut dire, ça, M. le Président — je ne sais pas — d'internalisation...

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

M. Bourke (Philippe): Oui. Bien, en fait, je vais vous donner la définition qu'on donne dans le projet de loi sur le développement durable de ce qu'est l'internalisation des coûts, mais on pourra commenter par la suite. C'est le principe 16 de la Loi sur le développement durable, on dit: «Le coût des biens et des services doit refléter l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société durant tout leur cycle de vie, de leur conception jusqu'à leur consommation ou disposition finale.»

Bon, ce que ça veut dire globalement, c'est que, si on a un équipement quelconque qui sert à un usage, bien ce sont les usagers de cet équipement-là qui doivent idéalement en assumer les coûts. Il faut que les services et l'activité en question reflètent l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent. Souvent, on utilise aussi l'expression «des externalités». Donc, c'est des coûts des fois qui sont assumés par d'autres... indirectement, mais qu'on devra de plus en plus internaliser pour refléter l'effet.

Comme par exemple, quand on parlait de lutte au tabac, bien on est conscients que le tabagisme cause des problèmes de santé qui coûtent des sous à la société. Donc, le fait d'augmenter, par une taxe, le prix de la cigarette, c'est une forme d'internalisation des coûts, de dire: Bien, c'est aux fumeurs à payer une part de ce que ça coûte. C'est un peu le même principe. Je ne sais pas si Guy avait quelque chose à rajouter là-dessus.

Mme Boulet: C'est comme les dommages collatéraux, tout ce que ça implique...

Une voix: ...

• (18 h 50) •

Mme Boulet: Tout ce que ça implique, là... O.K. Alors, j'aurais une question également. Là, vous dites, deux paragraphes plus loin, vous parlez: «Pour les conflits qui pourraient subsister, le regroupement considère qu'il serait approprié de prévoir un mécanisme d'arbitrage...»

Dans le document, quand on parle du comité consultatif, on parlait d'un principe d'arbitrage. On disait:

S'il y a des conflits entre des... pas nécessairement des conflits mais des ajustements à faire entre deux régions, le comité consultatif pourra permettre l'arbitrage. Maintenant, il y a des conférences régionales des élus qui nous ont dit que le processus d'arbitrage allait trop loin et qu'on travaillait plutôt dans un processus de collaboration. Donc, eux autres, ce qu'ils voulaient, c'est qu'on favorise, pas une médiation mais une conciliation plutôt qu'un arbitrage. Vous, vous voyez ça davantage sur le rôle du comité consultatif ou si vous n'y voyez pas de... pour vous autres, ça ne change pas ou ça ne fait pas de différence? Alors, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): M. Lessard.

M. Lessard (Guy): En fait, nous, on pense que, de plus en plus, en région, c'est davantage facile de se concerter parce qu'il y a quand même, depuis quelques années, des personnes et des groupes qui le font et on réussit à régler des problèmes assez importants. Mais, si jamais une problématique ne pouvait pas se solutionner par conciliation, alors qu'est-ce qu'on fait? Je veux dire, là, tu n'as pas le choix de penser à une formule d'arbitrage, à quelque part. Et, comme on veut régler ce problème-là pour que ça fonctionne bien pendant plusieurs années à venir, bien il faudrait peut-être prévoir un mécanisme dans ce sens-là.

Donc, il pourrait y avoir une première étape de conciliation au niveau de la table régionale, puis, si jamais il y a un problème qui ne se règle pas, bien pour dire: La loi n'est pas bonne, ou quelque chose du genre, bien, si on a prévu un mécanisme d'arbitrage à ce moment-là, ce serait exceptionnel, mais ça permettrait de régler le problème.

Mme Boulet: O.K. Dans vos recommandations, M. Lessard, vous dites, le premier point, vous nous dites: «Interdire sans délai la vente de tous les engins équipés de moteur à deux temps dès que la technologie du moteur à quatre temps est disponible.»

Il y a deux éléments dans ce point-là que je voudrais soulever. Vous êtes conscient qu'interdire la vente de tous les engins équipés de moteur... interdire la vente, ce n'est pas de notre juridiction, là. Ça, vous savez que malheureusement on ne peut pas intervenir à ce niveau-là. Ça, vous êtes conscient de ça, M. Lessard? Oui?

Le Président (M. Pinard): M. Lessard.

M. Lessard (Guy): Oui. Je pense qu'il s'agit de faire les pressions au niveau du fédéral...

Mme Boulet: Ça, ça venait, là, ma question.

M. Lessard (Guy): Oui, pour qu'on puisse le faire, parce que la raison principale, c'est que présentement il y a déjà quelques États américains qui ont aboli les engins à deux temps. Alors, si on ne veut pas qu'ils nous arrivent, comme en 1988, où on a hérité des VTT à trois roues, je pense qu'il faudrait peut-être accélérer le processus, sinon, bien, on va bénéficier des engins américains sur notre territoire, ce ne sera pas trop long.

Le Président (M. Pinard): Oui. O.K. Mme la ministre.

Mme Boulet: Êtes-vous capable de nous dire dans quel État on a fait ça aux États-Unis, M. Lessard?

M. Lessard (Guy): Oui, je pourrais vous l'acheminer.

Mme Boulet: Oui, j'aimerais ça.

M. Lessard (Guy): Je ne le sais pas par coeur, mais je sais que c'est déjà commencé.

Le Président (M. Pinard): M. Lessard, est-ce que vous pourriez l'acheminer à la commission également?

M. Lessard (Guy): Oui, monsieur.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, j'aurais une autre question à M. Lessard. Les moteurs à deux temps, vous savez qu'il s'en fait, des deux-temps modifiés, aujourd'hui, qui, semble-t-il, sont plus performants en termes d'émissions, de rejets d'hydrocarbures, sont plus performants que les quatre-temps. Est-ce que vous pensez que c'est vrai? Est-ce que... Sincèrement, là, ça existe, on appelle ça un moteur à injection SDI, un moteur deux-temps SDI qu'on appelle, et il y a certaines compagnies qui le font. Ces moteurs-là, ces nouvelles technologies ont reçu des prix en termes de performance environnementale et ils seraient encore plus performants qu'un moteur quatre-temps traditionnel. Alors, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): M. Lessard.

M. Lessard (Guy): Là-dessus, je vous lève mon chapeau, Mme la ministre, vous en savez plus que moi. Je veux dire, si c'est quelque chose de possible, là... Je veux dire, ce qui est important, c'est le résultat, en fait.

Mme Boulet: Vous avez parlé également, là... parce que je vous dis que ce n'est pas de juridiction... Comme vous parlez des motomarines également et des bateaux, puis, ça aussi, ça relève du fédéral. Vous nous dites ici: «Même s'il s'agit de compétences fédérales, le gouvernement du Québec doit être proactif à cet égard.» J'aimerais...

Parce qu'on est en lien direct avec eux, là, par rapport à tous ces sujets-là, on suit ça de très, très près, les normes, autant les normes de l'EPA, là, en termes d'émissions ou de rejets d'hydrocarbures, que les normes sur le bruit, le nombre de décibels, 73 dB, 78 dB, les deux normes qui sont actuellement en vigueur. Dites-moi, est-ce que, vous, en termes de regroupement environnemental, est-ce que vous avez fait des pressions auprès du fédéral ou est-ce que vous avez des homologues au fédéral? Est-ce qu'Environnement Canada fait des pressions sur le gouvernement fédéral ou sur Transports Canada pour que ces règles-là soient appliquées le plus rapidement possible? Parce que c'est des normes nord-américaines qui sont endossées par le fédéral, et, nous, le Québec, normalement on endosse ces normes-là, mais il faut que tout le monde s'y mette et que tout le monde fasse des pressions dans le même sens pour que ça... Vous comprenez comment ça marche, M. Lessard?

M. Lessard (Guy): Oui.

Mme Boulet: Je pense que plus on est de gens à revendiquer et à dire: Bien, écoutez, il faut que ça évolue, il faut que ça progresse, je pense que plus on sera à le dire et à faire des pressions auprès du gouvernement fédéral, plus on aura de chances qu'on atteigne nos objectifs.

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

M. Lessard (Guy): Oui. Je vous dirais qu'on a des collègues parmi le Regroupement national des conseils régionaux qui siègent sur des commissions canadiennes et qui font des interventions à cet égard-là.

Et peut-être une petite suggestion qu'on pourrait faire aussi. Dans votre document d'orientation, vous parlez, à un moment donné, des interventions que vous souhaitez faire au niveau du fédéral. Ce serait intéressant que vous puissiez préciser davantage sur quoi vont porter vos interventions, ce serait plus éclairant pour les gens, et puis, après ça, ça pourrait aussi susciter l'intérêt de ceux qui ont déjà des liens avec le gouvernement canadien sur ces questions-là de le faire.

Mme Boulet: Vous parlez également, là, d'«interdire l'utilisation des véhicules récréatifs motorisés sur les cours d'eau considérés comme étant des bassins hydrographiques réservoirs d'eau potable». Dans le document, on suggère, on dit que les municipalités ont ce pouvoir-là et qu'elles pourraient légiférer dans ce sens-là. Ça, on est d'accord avec le principe.

J'aurais deux questions là-dessus. Un, on n'a pas d'étude qui nous prouve que les rejets d'hydrocarbures sur la neige, quand la neige fond, que la glace part, que ça peut avoir des... qu'il reste des choses qui s'en vont dans l'eau, là. Il n'y a pas d'étude, personne n'est capable de nous dire si on a une preuve que ces rejets-là se retrouvent éventuellement dans un bassin d'eau. Et je me dis: À ce compte-là, à quelque part, je pense qu'il y a un manque d'incohérence quand on laisse passer les bateaux sur les réservoirs d'eau potable à longueur d'été, au Québec, partout.

M. Lessard (Guy): Tout à fait.

Mme Boulet: Alors, il y a une espèce d'incohérence, là. On fatigue contre la petite trainée d'hydrocarbures d'une motoneige, à la limite, alors que le bateau, lui, il est pas mal plus longtemps en termes de période où il se promène sur le réservoir d'eau, il est pas mal plus... Alors, j'aimerais juste vous entendre, M. Lessard, là-dessus, ou...

Le Président (M. Pinard): M. Bourke.

M. Bourke (Philippe): Oui. En fait, c'est justement pour cette raison-là qu'on demandait justement d'élargir le dossier à l'ensemble des véhicules récréatifs motorisés, incluant les bateaux, parce qu'on sait qu'aussi effectivement, s'il y a un impact sur l'eau, c'est bien plus par celui des bateaux. Mais c'est juste une question de cohérence: si on veut l'interdire par les bateaux, il faut aussi l'interdire par les motoneiges.

Pour ce qui est des études, je ne sais pas si on pourrait en trouver, mais je sais qu'il y a des... malheureusement, je n'ai pas l'information avec moi, mais il

y a déjà des règlements dans d'autres juridictions qui interdisent des motoneiges sur les plans d'eau. Donc, conséquemment, ils ont dû se baser sur des études pour en arriver là.

Je ne me rappelle plus du début de votre intervention, c'était sur...

Mme Boulet: Bien, c'était sur les plans d'eau potable, là. Je pense que vous avez répondu essentiellement à ma question.

M. Bourke (Philippe): O.K.

Mme Boulet: Parce qu'à l'Environnement, M. le Président, à l'Environnement, on a vérifié, là, puis, à nulle part, on n'a aucune trace d'une étude qui puisse... Alors, si vous avez quelque chose, ce serait...

M. Bourke (Philippe): Sur ce que je voulais revenir, c'est ce qu'il y a dans le document. C'est qu'on parle que la municipalité pourrait réglementer en fait. Mais il ne faut pas oublier que, dans certains cas, une municipalité, son réservoir d'eau potable est dans une autre municipalité. Donc là, il faudrait peut-être ajuster, à ce moment-là, pour que cette municipalité-là puisse aussi interdire, si elle le veut...

Mme Boulet: Ou la MRC pourrait s'arroger le droit, là, de...

M. Bourke (Philippe): C'est ça. Il faudrait que ce soit la MRC ou quelque chose, mais il faudrait prévoir un mécanisme pour élargir un peu cette disposition-là.

● (19 heures) ●

Mme Boulet: O.K. Le dernier point que j'aimerais soulever avec vous, puis je comprends, là, vous êtes contre la protection balisée, la protection... Ce que je veux vous dire là-dessus, c'est qu'on a écouté beaucoup, beaucoup de gens, au cours des mois de mai et juin, plus de 1 000 personnes sont venues nous voir, 350 mémoires, et ce qui a été soulevé de la part des MRC et des municipalités, c'est que, s'il n'y avait pas cette protection-là, les sentiers étaient pour fermer parce que les MRC ne peuvent plus s'assurer.

Et, nous, ce qu'on craint, c'est que, sans cette protection-là, si les sentiers ferment, il y aura une circulation anarchique des véhicules hors route partout au Québec, et là l'environnement, je peux vous dire qu'il va en avoir, là, beaucoup de choses à prendre sur son dos. Parce que, si on a une circulation anarchique, qu'on n'est pas capable de contrôler si ces véhicules-là se promènent dans des zones humides, dans des milieux protégés, je peux vous dire que ça va être encore beaucoup plus difficile, il y aura encore beaucoup plus d'irritants, et ça va à l'encontre de l'environnement, là, d'une façon exceptionnelle.

Alors, c'était dans ce contexte-là. On comprend que les gens puissent trouver qu'il y a des objections, mais c'est la meilleure piste de solution qu'on a trouvée pour permettre un encadrement rigoureux de la pratique des véhicules hors route au Québec. Et c'est dans ce sens-là, M. Lessard. Je voudrais juste apporter cet élément-là des fois pour qu'on comprenne mieux le pourquoi, et c'est dans ce contexte-là. Parce qu'une circulation anarchique partout, vous le savez ce que ça fait quand les VTT se

promènent partout, aux Îles-de-la-Madeleine, je peux vous dire que des dégâts sur l'environnement, il y en a d'une façon... il y en a beaucoup, beaucoup. Alors, c'était dans ce contexte là. Alors, je peux vous laisser... Si vous voulez commenter, M. Lessard, là, j'apprécierais.

Le Président (M. Pinard): Merci, Mme la ministre. Commentaire ou réplique, M. Lessard?

M. Lessard (Guy): Oui. Bien, en fait, on a été un petit peu déchirés, à l'analyse de cette question-là. On comprend la raison pour laquelle c'est proposé. Nous, on s'est arrêtés surtout sur le principe. On s'est dit: Demain, c'est qui qui va venir justifier qu'on enlève un autre droit avec d'aussi bonnes raisons? Alors, on a opté plutôt pour prendre une position de principe.

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

Mme Boulet: Y reste-tu du temps ou y a-tu un collègue... Norbert?

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui. Au niveau des resserrements des règles, vous dites que ce n'est pas assez «énergique [...] notamment de respecter les principes de prévention et de production et consommation responsables». Pouvez-vous élaborer un petit peu?

M. Bourke (Philippe): Bien sûr. En fait, on sait très bien qu'entre autres, quand on parle de production et consommation responsables, on recherche d'éviter le gaspillage. Et on est conscients, tout le monde, aujourd'hui, que la majorité des VTT et motoneiges, c'est des moteurs deux-temps qui consomment beaucoup et inutilement, parce qu'il y a énormément de gaspillage d'essence qui se fait parce que ce n'est pas des équipements qui sont performants. Donc, c'est un problème fondamental important. Quand on parle d'environnement puis de développement durable, on ne peut pas passer à côté de ça, c'est l'épuisement des ressources naturelles, c'est la dégradation de l'environnement, c'est les changements climatiques, c'est des gros dossiers importants aujourd'hui, fondamentaux, auxquels la communauté internationale travaille jour et jour.

Alors, si on veut être conséquents, si on veut être cohérents par rapport à ça et responsables, il faut être énergiques puis dire: Oui, ça va cesser chez nous, ça va cesser vite. Oui, on va continuer à pratiquer des activités comme ça, mais ça va être avec de l'équipement performant qui ne gaspille pas des ressources inutilement. Donc, c'est un peu dans cet esprit-là qu'on le mentionne. Et je pense que, si c'est dans le projet de loi sur le développement durable, ça a tout lieu d'être mis en lumière ici aussi.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): M. le Président, juste pour réagir.

Le Président (M. Pinard): Allez-y donc, M. le député.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. On nous a dit que les deux-temps devenaient

de plus en plus performants. Donc, déjà, ça, c'est fait. Donc, on est bien partis.

M. Bourke (Philippe): Oui, mais il faut agir vite.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): C'est... C'est fait.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le vice-président de la commission. Très rapidement, M. le vice-président.

M. Tomassi: Oui, très rapidement, peut-être sur la même poursuite des travaux. Parce que vous semblez dire que les équipements qui sont actuellement sur la route ne sont pas performants et rejettent dans l'environnement une quantité, je vais dire peut-être entre guillemets, massive de rejetants. Sauf que tantôt on a eu l'association internationale des motoneiges, ISMA — c'est ça? ISMA — qui est venue dire: En Europe, les règles environnementales sont beaucoup plus sévères qu'ici, au Québec, et que là-bas les véhicules subissent... suivent le même parcours qu'ici et il n'y a pas plus de problèmes là-bas en termes environnementaux. Les véhicules sont changés en moyenne à tous les quatre ans, la plupart des véhicules.

Alors, je me dis, moi, je comprends votre réaction à la protection de l'environnement, mais il faut, même de votre côté, vous, vous ouvrir à ce que l'industrie fait actuellement pour s'améliorer de point en point. Et, si ces motoneiges-là ont connu des ventes de cinq fois... une augmentation de cinq fois en Europe, où est-ce que les règles sont beaucoup plus sévères qu'ici, je me dis, moi, dans un certain sens, on est peut-être en avance sur bien d'autres places, là.

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

M. Bourke (Philippe): Bien, moi, je veux juste comprendre. Vous me dites que là-bas les règles sont plus sévères.

M. Tomassi: En environnement, oui.

M. Bourke (Philippe): Et en même temps ils ont des équipements plus performants.

M. Tomassi: Bien, ils ont les mêmes équipements qu'ici. C'est les mêmes équipements.

M. Bourke (Philippe): O.K., c'est ça. Je n'ai pas bien compris.

M. Tomassi: C'est les mêmes équipements. Alors, tu sais, je me dis, moi, si là-bas la motoneige est acceptée où est-ce que ça ne cause pas de problème, ils ont une augmentation du sport, où est-ce que les gens participent de plus en plus, font de plus en plus de motoneige, puis ça ne cause pas de problème, puis il n'y a pas personne qui crie sur les toits qu'il y a un problème avec la motoneige, je me dis, ici, ou bien on doit s'ouvrir un peu plus puis essayer de comprendre qu'est-ce qui se passe dans l'industrie et puis peut-être refaire nos devoirs, là, que ce soit, vous, de votre côté, que ce soient même les gens de l'industrie, là.

Parce qu'on se comprend, là, les gens de l'industrie aussi, il y a une certaine façon de faire qu'il va falloir qu'ils mettent en place pour que tous les gens soient sur la même longueur d'onde. Les tables de concertation vont permettre à mon avis cette cohabitation entre les gens qui veulent préserver l'environnement et les gens qui veulent faire un sport motorisé sur les pistes au Québec.

Le Président (M. Pinard): M. Bourke ou M. Lessard?

Une voix: Non, ça va.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le critique officiel de l'opposition, M. le député de Beauharnois, à vous la balle.

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Bourke, M. Lessard, bienvenue à cette commission puis merci pour votre contribution.

Je vous ramène à votre mémoire, à la page 4, Considérations spécifiques. On a bien sûr, devant nous, un vaste chantier de construction d'un réseau national. Et fort à propos vous demandez à ce qu'il y ait des normes nationales minimales. De l'autre côté de cette Chambre, on nous dit: Bien, on va laisser ça aux différentes régions, aux différentes CRE, et tout ça. Puis je souscris à votre propos, moi aussi, parce qu'on doit se rendre compte, là, en quelque part que l'addition des parties, ça ne forme pas toujours un tout cohérent. Alors, on est en face d'un réseau national. Je comprends qu'on ne le veut pas mur à mur mais sur des bases minimales. Je pense qu'il va de soi que nous ayons des normes minimales nationales. Je veux vous entendre, quelques mots sur ça. M. Bourke, M. Lessard?

Le Président (M. Pinard): M. le président ou M. le directeur général. Ah, M. le directeur général.

M. Bourke (Philippe): Oui. Bien, en fait, c'est ça, nous, on y croit beaucoup. Puis, comme dans tout élément, la protection de l'environnement, je pense qu'il faut être équitable partout, dans toutes les régions. Donc, quand on parle de normes minimales, que ce soient les distances séparatrices par rapport à des cours d'eau ou des choses comme ça, comme il se fait dans la plupart des réglementations environnementales, je pense qu'il faut se donner des balises minimales à respecter partout pour lancer un message aussi à tout le monde qu'il y a des limites à ne pas dépasser. Puis, bon, il peut y avoir des ajustements à travers ça, ensuite, dans les régions. Je pense que l'idée des tables de concertation... Elles sont là pour ça, pour faire l'arbitrage puis les ajustements, pour faire le cas-par-cas mais sur la base de normes qui sont quand même établies à l'avance.

M. Deslières: C'est une responsabilité d'État, hein? Je pense que, dans ce cadre-là comme dans d'autres cadres, on ne doit pas se laisser... Je comprends qu'on doit confier des mandats et des responsabilités aux instances régionales, et tout ça, et qu'il y a des particularités, qu'on doit avoir une certaine souplesse, mais l'État ne doit pas se retirer de son rôle ni de ses responsabilités. C'est ce que, je pense, vous nous dites?

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

M. Lessard (Guy): En fait, il ne s'agit pas d'alourdir le système. Il s'agit, sur les questions fondamentales, de se garantir, au niveau de l'ensemble du territoire du Québec, de certaines règles minimales en cette matière. Et, moi, je vous dirais que les gens vont se comparer d'une région à l'autre. Puis habituellement, quand on embarque dans un système comme celui-là, c'est qu'on égalise toujours par la base. Alors, ce qui serait souhaitable, je pense même, pour la viabilité de ce secteur d'activité, c'est qu'on se concerte au départ sur deux ou trois règles élémentaires essentielles qu'on devrait se donner comme balises nationales, si vous voulez.

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

• (19 h 10) •

M. Deslières: Oui, je poursuis, M. le Président. À la page 5, au numéro III, vous nous dites: «Le RNCREQ n'est absolument pas d'accord avec la proposition visant à ce que le réseau de sentiers soit à l'abri des poursuites de la part des citoyens qui subissent des inconforts associés aux VHR.» Et vous dites que vous endorsez la position qui a été présentée hier par le Centre québécois du droit de l'environnement, qui d'ailleurs avait des arguments, et je souscris à ça aussi, des arguments très forts.

Et vous n'êtes pas les seuls, hein? On va entendre demain le Protecteur du citoyen. Puis regardez ce qu'il nous dit dans son mémoire, en parlant de cette mesure, là.

«L'immunité contre les recours en responsabilité civile. La sévérité de la mesure proposée m'apparaît disproportionnée compte tenu de l'objectif recherché. Sans remettre en question la décision de la ministre de préserver les retombées économiques de la pratique touristique des VHR, la problématique d'ensemble ne nécessite pas, selon moi, une solution aussi radicale que le retrait [des] droits fondamentaux — parce que c'est de ça qu'il est question, là, il est question des droits fondamentaux. Le droit de chacun à la jouissance paisible de ses biens et le droit à une audition publique et impartiale par un tribunal indépendant sont, faut-il le rappeler, reconnus par les articles 6 et 23 de la Charte des droits et libertés de la personne.» Alors, on est dans le cœur du problème, là.

Quand Mme la ministre nous dit qu'elle a recherché la solution et que la piste qui s'est dégagée... Ça a été la solution qui est proposée, là, on verra l'évolution, comment ça va évoluer, cette question-là. Et elle nous dit: Écoutez, si on ne fait pas ça, les VHR vont aller partout, vont quitter les sentiers, et tout ça. Mais, moi, je rappelle à la ministre que la Loi sur les véhicules hors route va continuer de s'appliquer, elle va continuer de s'appliquer. Alors, il y a des éléments dans la réponse qui sont incomplets. Puis je suis sûr qu'avec les travaux de demain on va pouvoir approfondir la question.

Mais je rappelle, je rappelle la position que nous avons prise en décembre 2004. Il y avait l'élément temporaire, et, de façon très explicite, le Centre québécois du droit de l'environnement nous a dit: Attention, là, ce que vous êtes en train de consacrer, c'est la permanence du non-recours, vous enlevez ce droit, vous l'abolissez. C'est fort, là. Et je reprends, on va reprendre les galées, c'est ce qu'ils nous ont dit: Non, non, attention, il n'y a pas une suspension, parce que la suspension permanente, c'est l'abolition. Est-ce que vous allez jusque-là?

Le Président (M. Pinard): M. le président, avez-vous un commentaire sur le commentaire?

M. Lessard (Guy): Oui, bien, en fait, écoutez, nous, on n'est pas des juristes, on est des gens qui travaillons dans le domaine de l'environnement, la plupart du temps bénévolement, et je vous dirais que, même à ce niveau-là, ce n'est pas toujours facile de pouvoir exercer notre droit de parole sans être menacés continuellement de poursuite ou de manque de privilèges quelconques. Et on est assez sensibles, là, à l'effet de pouvoir garder nos droits à cet égard-là. Et on le vit depuis des années. Donc, c'est pour ça que, sur cette question-là, je mentionnais, tout à l'heure, à l'intervention de Mme la ministre, que, nous, on est allés sur une question de principe.

Alors, nous pensons que, dans un contexte, là, où il y a une concertation, au Québec, à l'effet de continuer à développer ce secteur d'activité dans le respect non seulement des utilisateurs, mais des autres personnes, ça devrait être possible de s'entendre. Et peut-être qu'on n'a pas trouvé encore le moyen, là, mais on a des gens intelligents, au Québec, vous savez, puis je suis certain que, si on poursuivait la réflexion, on pourrait trouver une autre formule que celle-là. Ce que je peux vous dire, en conclusion, là-dessus, c'est que nous croyons — sans faire un mauvais jeu de mots, là — qu'on s'enlène dans un sentier dangereux en prenant cette option-là.

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

M. Deslières: Une dernière question, afin de permettre à mes collègues de continuer. À la page 6: «Ajuster la distance minimale séparant les...» Dans vos recommandations: «Ajuster la distance minimale séparant les sentiers et les habitations à partir des résultats de l'étude socioacoustique qui sera menée par le gouvernement.» Ça m'apparaît tout à fait pertinent. On va sûrement avoir des réponses du côté gouvernemental. Mais, tout à l'heure, il y a d'autres groupes qui nous ont dit: Écoutez, si on ne met pas le plan d'aménagement sur cette base-là, on rate le coup, là.

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

M. Bourke (Philippe): En fait, on avait des débats, nous autres aussi, et chacun proposait un peu ses distances, 100 m, 50 m. Là, je veux dire, bien, c'est quoi? Pourquoi on arrête à 50, 40? Puis là, bien, je veux dire, on avait vu cette proposition-là d'une étude. Bien, tant mieux, utilisons les recherches qu'on mettrait en place. Puis aussi, bien, si on peut faire des études aussi sur les odeurs, sur la pollution, sur l'impact sur la santé des gens, bien on rajustera en même temps aussi les... C'est un peu dans cet esprit-là qu'on dit: Bien, c'est comme ça qu'on va construire des règles logiques. Puis on va éviter les conflits après ça parce qu'on va les avoir prouvées, on va avoir les études à l'appui, puis on pourra dire: Bien, après ça, pas besoin de se garantir et de nuire aux droits qu'on a autrement...

M. Deslières: Vous avez...

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

M. Lelièvre: Oui, merci, M. le Président. J'essaie de voir. Dans vos considérations spécifiques, à la page 4 de votre document, vous voulez extensionner le mandat des tables aux activités récréatives motorisées, bon, motomarines, hors-bord, etc. Est-ce que, dans votre esprit, vous incluez les activités de pêche également?

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

M. Lelièvre: Parce que, lorsqu'on s'en va sur les lacs...

M. Lessard (Guy): En tant que pêcheur...

M. Lelièvre: ...lorsqu'on est sur les lacs, à un moment donné ça nous prend un moteur pour avancer, puis des fois le moteur électrique, il ne suffit pas, hein, lorsqu'il y a de la vague.

Le Président (M. Pinard): Là, M. le président, faites attention parce que la question vient d'un grand pêcheur de saumon.

M. Lessard (Guy): Je la reçois très bien et puis je la comprends. Écoutez, je pense qu'il y a eu la commission Boucher qui a fait un travail assez extraordinaire, qui a parcouru la province aussi, et où on peut retrouver, là, beaucoup d'information pour peut-être permettre de répondre à votre question. C'est certain qu'on ne peut pas éliminer les... pas question de dire qu'on veut éliminer les bateaux à moteur, là, ce n'est pas ça non plus. Mais il y a un certain encadrement à faire là aussi pour s'assurer de la protection de notre eau. Parce que, vous savez, l'eau potable au Québec, on se rend compte de plus en plus qu'il n'y en a pas autant que ça, et puis, pour la conserver ou la récupérer, c'est très dispendieux. Alors, on est peut-être mieux de commencer à prévenir puis regarder, au niveau de ces activités-là, comment on peut protéger notre eau potable.

M. Lelièvre: Mais, dans le cas des consultations concernant la motoneige et l'utilisation de véhicules tout-terrains à l'extérieur, tu sais, dans le fond, encadrée, d'une part, et la planification de la réalisation des sentiers en respectant l'environnement, les règles, les distances... Le ministère de l'Environnement va toujours être présent quand les travaux vont se faire. Donc, j'essaie de comprendre les positions que vous avez. Elles m'apparaissent à certains égards un peu contraignantes et radicales, d'une certaine manière, puis je suis un fervent partisan de la protection de l'environnement, alors. Et c'est là-dessus que je trouve que vous amenez cette demande-là peut-être... Concernant le mandat des tables, peut-être que vous pourriez suggérer à la ministre de faire une deuxième consultation concernant les plans d'eau, ce serait peut-être une autre chose. Mais je pense qu'il faut à mon avis régler les problèmes que nous avons là.

Mon collègue, tout à l'heure, parlait du droit de poursuivre. Je suis d'accord que les gens recouvrent le droit de poursuivre. Parce que, si on fait bien les choses, il n'y en aura pas, de poursuite. Bon. Quand on dit que les sentiers sont balisés, c'est autre chose, parce qu'on parle d'expropriation, on parle d'ententes de gré à gré, donc de servitudes de passage. Alors, c'est pour ça que je me dis:

S'il y a des délinquants, à ce moment-là, puis s'il y a de la surveillance, bien, ces gens-là seront sanctionnés. Il ne faut pas prendre une masse pour écraser la mouche, hein? Je trouve qu'il y a une disproportion à cet égard. Et nous allons faire les efforts nécessaires pour convaincre le gouvernement de rétablir éventuellement la disposition ou les dispositions qui ont été écartées par le projet de loi qui a été soumis à l'Assemblée nationale et qui est devenu une loi.

Le Président (M. Pinard): Commentaire, réplique, M. le président?

M. Lessard (Guy): En fait, votre observation, est-ce qu'elle porte sur l'ensemble des considérations spécifiques ou sur une considération en particulier?

M. Lelièvre: Non, bien, j'étais concernant le droit de poursuivre, là, le droit de poursuivre, que les gens puissent recouvrer ce droit. On l'a aboli par une loi. C'est une disposition fondamentale du Code civil. Et comme... ceux qui sont venus, hier, faire leur présentation ont démontré que c'est une disposition séculaire qui remonte au droit romain, donc...

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

M. Lessard (Guy): En fait, c'est un petit peu le choix qu'on a pris, nous, c'est de dire: Donnons-nous des mesures un petit peu plus sévères au profit de permettre aux gens de conserver leur droit de... Comment je dirais bien ça?

M. Lelièvre: D'exercer des recours.

M. Lessard (Guy): D'exercer des recours.

M. Lelièvre: Maintenant, un dernier point, si j'ai du temps.

Le Président (M. Pinard): Très rapidement, vous avez déjà écoulé votre temps.

M. Lelièvre: Quand vous parlez de l'internalisation des coûts, vous ne considérez pas que c'est une industrie? Quand c'est une industrie, à ce moment-là, pourquoi que ce serait uniquement... que l'État n'aurait pas à investir dans cette industrie? Parce que, si on est dans l'industrie touristique, on fait des routes, on fait des postes d'accueil, on fait de la signalisation. Donc, on pourrait appliquer le même raisonnement: Les touristes, organisez-vous pour payer vos vacances, puis vous payer des loisirs dans les différentes régions du Québec. Je ne comprends pas.

Le Président (M. Pinard): Très rapidement, M. le président.

M. Lessard (Guy): Il s'agit de choisir. Est-ce qu'on est en face d'une activité récréative ou d'un service public? C'est la question qu'il faut se poser. Ça va être à vous autres d'y répondre. Je suis bien content que ce ne soit pas moi qui aie à le faire. Et, deuxièmement, les réflexions qu'on a faites, nous, nous ont amenés à penser que, bon, possiblement que le gouvernement pourrait

investir lorsqu'il y a un correctif à apporter sur un parcours, par exemple, ou des choses du genre. Mais je ne crois pas que présentement, avec tous les besoins qu'on a au niveau de notre société à l'heure actuelle, le gouvernement doive investir massivement dans cette activité récréative.

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

M. Grondin: Rapidement, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Vous m'avez enlevé les mots de la bouche.

M. Grondin: On va essayer de faire ça rapidement. Écoutez, vous me parlez de l'internationalisation des coûts.

Une voix: Internalisation.

● (19 h 20) ●

M. Grondin: Moi, je ne suis pas en désaccord avec vous, mais il reste qu'il ne faut pas emmener ça seulement aux skidoos puis aux VTT. Moi, je regarde, allez à l'aéroport de Dorval, un avion part pour la Floride, ça coûte... quelqu'un me disait: C'est 600 litres par personne qu'il y a dans l'avion qu'il va dépenser d'essence pour s'en aller en Floride. Il en part peut-être 150, 200 par jour. Une motoneige ne dépense même pas ça dans l'hiver. Si on part de là, on est en train d'essayer de régler un problème avec les véhicules hors route, moi, je pense qu'on prend la masse grosse comme le parlement pour tuer une mouche, là.

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

M. Lessard (Guy): Bien, écoutez, nous, c'est des principes qu'on invoque à chaque fois qu'on fait une intervention sur des activités humaines. Parce que, quand on veut promouvoir la défense de la protection de l'environnement et du développement durable, c'est certain que, si on regarde juste les coûts directs d'une activité, on en laisse peut-être la moitié de côté, et pourtant la société en général doit couvrir tous ces frais-là. Alors, quand on fait une activité, il faut regarder tous les coûts que ça peut engendrer, même s'ils ne sont pas directs, et qui sont dus à cette activité-là. Ça ne veut pas dire qu'il faut que ces dépenses-là soient complètement chargées aux utilisateurs de cette activité-là, sauf que de plus en plus il va falloir regarder ces questions-là.

S'il y a une activité qui nuit à la santé, si on a une problématique qui fait qu'on a 36 % des maladies des enfants, aujourd'hui, qui sont dues à des problèmes respiratoires puis qu'au niveau des adultes on est rendu à 43 %, puis que ça coûte 6 millions par année en soins puis en médicaments pour soigner ça, bien là il faut regarder c'est quoi qui cause ça. Autrement, si on ne le fait, bien, l'année prochaine, ça va coûter 8 millions puis, dans 10 ans, ça va coûter 10 millions. Puis où est-ce qu'on s'en va, avec ça? Donc, il faut aller voir les causes des problématiques qu'on a au niveau de la santé puis au niveau de d'autres secteurs d'activité, qui sont dues à une activité x, y, z, et il faut prendre en considération de plus en plus ces coûts-là. Et on n'a pas dit ça uniquement, là, par rapport aux VTT ou aux autoneiges. C'est un commentaire, c'est

un principe général qu'on défend lorsqu'on se penche sur une activité quelconque.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le président. Vous savez, tous les membres qui sont ici, ce soir, font partie de la commission des transports mais également de la commission de l'environnement. Et nous venons de terminer l'étude détaillée d'un projet de loi sur le développement durable. Tout à l'heure, vous semblez avoir voulu allumer une grosse lumière rouge en nous disant: Faites attention, le moteur deux-temps pollue énormément, et certains États américains ont cessé la vente de ces équipements-là, et le Québec pourra vivre à nouveau ce qui lui a été asséné dans les années quatre-vingt, je crois...

M. Lessard (Guy): 1988.

Le Président (M. Pinard): ...1988, en ayant un dumping de ces équipements-là qui ne se vendront pas aux États-Unis, qui seront fabriqués aux États-Unis et qui pourront être vendus au Québec et polluer le Québec. Alors, comme président de la commission et, je pense, au nom des collègues, j'aimerais que vous nous rappeliez ce qui s'est produit en 1988.

M. Lessard (Guy): Oui. Alors, vous vous rappelez, les Américains, dans plusieurs États américains, on a aboli les VTT à trois roues pour des questions de sécurité, parce que ce n'était pas un équipement qui était sécuritaire. Il y avait beaucoup d'accidents. Alors, ils ont aboli ça, ce n'était plus permis d'utiliser ces véhicules-là.

Mais, comme on n'a pas été assez vigilants, au Canada, alors ce qu'on a vécu effectivement, c'est qu'il y a eu beaucoup de ces équipements-là qui ont été vendus dans les provinces canadiennes, et en particulier au Québec, si bien que, nous, on a hérité d'un problème de sécurité et il y a eu beaucoup d'accidents qui ont été causés par ce genre d'équipements là qu'on a finalement décidé d'abolir, nous aussi. Alors, quelques années plus tard, on a aboli les VTT à trois roues. Alors, ce qu'on a voulu vous dire, ce soir, c'est de mettre davantage de pression au niveau de vos ententes, là, avec le fédéral pour qu'on soit plus expéditifs sur ces questions-là parce que déjà, du côté américain, c'est commencé.

Le Président (M. Pinard): Alors, je vous remercie beaucoup, au nom des membres de la commission de l'environnement et des transports, de cette mise en garde. Merci. Et merci d'avoir participé à nos discussions, vous avez su enrichir l'opinion des membres de la commission. Merci beaucoup.

Alors, j'inviterais immédiatement M. Gérald Lemoyne à bien vouloir se présenter, s'il vous plaît.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): J'inviterais les collègues à prendre place, s'il vous plaît.

Alors, chers collègues, permettez-moi de vous présenter les conférences régionales des élus du Nord-du-Québec, Administration régionale de Kativik et de la Baie-James, qui sont représentées, ce soir, par M. Gérald Lemoyne, président de la Conférence régionale des élus de la Baie-James. Bonsoir, M. Lemoyne.

Conférences régionales des élus du Nord-du-Québec, Administration régionale Kativik et Baie-James

M. Lemoyne (Gérald): Bonsoir.

Le Président (M. Pinard): Ça me fait plaisir de vous accueillir. Je vous explique que vous avez un temps de 15 minutes pour nous livrer le contenu de votre mémoire, et par la suite il y aura un échange avec les parlementaires d'une durée de 30 minutes. Alors, à vous la parole, M. Lemoyne.

M. Lemoyne (Gérald): Je vais vous épargner la lecture d'un document qu'on a préparé. Je vais plutôt aller vers les grandes lignes, faire ressortir probablement les points qu'on souhaitait faire ressortir. Je vais aussi... Je suis, comme vous l'avez mentionné, président de la Conférence régionale des élus de la Baie-James, et mes amis les Inuits m'ont demandé aussi de parler en leur nom, mais je vais faire très attention, il y a peu de gens au Québec qui peuvent parler au nom des Inuits, parce que, quand on ne vit pas au Nunavik, il est très difficile d'en parler. Malgré que je les connaisse assez bien, je ne peux pas prétendre que je connais très bien ce magnifique territoire.

Les principaux points qu'on veut faire ressortir, ou le point le plus important à faire ressortir pour une région comme le Nord-du-Québec: d'abord, rappeler ce que beaucoup de gens ignorent, que le Nord-du-Québec, c'est 60 % du Québec. Et je dis souvent que la plupart des Québécois ne connaissent pas le Québec, puisqu'ils ne connaissent pas le 60 % qui est au nord. Puis ils ne savent pas ce qu'ils manquent, en plus.

Évidemment, quand on parle de véhicules hors route, dans le Nord-du-Québec, vous comprendrez qu'il s'agit, pour nous, dans certains cas, de véhicules récréatifs mais, dans d'autres cas, d'un moyen de transport. Et j'aurai l'occasion peut-être de vous en parler plus particulièrement quand je vous glisserai un mot sur les Inuits.

● (19 h 30) ●

Ce qu'on veut faire ressortir dans le fond puis qu'on essaie de faire à toutes les fois qu'on a l'occasion de le faire, c'est de faire comprendre aux gens qui font les lois et les règlements au Québec — au Canada, dans d'autres circonstances, mais au Québec, quand on est ici — d'essayer de leur faire comprendre que le mur-à-mur que tout le monde dit qu'ils ne veulent pas mettre en place, malheureusement, dans beaucoup de cas, on fait du mur-à-mur. Et là, qu'on parle d'un gouvernement libéral ou d'un gouvernement péquiste, la recette est souvent la même dans le discours. Puis là je ne veux pas que j'aie l'air de quelqu'un qui crie ou qui braille après quelqu'un d'autre, là, mais, pour nous, c'est des choses qui nous apparaissent importantes. On fait des règlements en disant: On ne fait pas de mur-à-mur, mais on encadre ça tellement, c'est tellement encadré finalement que ça finit par être encadré entre quelque chose, et c'est ce qu'on appelle chez nous du mur-à-mur.

Je vous donnerai un exemple dans la liste des... dans votre document ou dans le document qui nous est présenté. On dit qu'il ne doit pas y avoir de circulation dans les emprises ferroviaires désaffectées entre 22 heures et 6 heures du matin. Vous comprendrez que, quand on

est dans le Nord-du-Québec, il y a à peu près... je vous dirais qu'il doit y avoir peut-être 400 km, 300 km sûrement, mais probablement 400 km de sentiers de motoneige qui sont sur une voie ferroviaire désaffectée. Et je peux vous dire qu'entre 22 heures puis 6 heures le matin, comment qu'il passerait 500 motoneiges à l'heure, ça ne dérangerait pas personne parce qu'il n'y a pas personne nulle part que ça peut déranger. Dans cette distance-là, des fois, vous souhaiteriez rencontrer âme qui vive, mais ce n'est pas le cas.

Alors, vous comprenez que, quand on fait un règlement puis on dit... Puis je comprends pourquoi ça a été fait, puis je comprends parfaitement le bien-fondé, dans les Laurentides, pour le Petit Train du Nord, pourquoi ça a été fait principalement, je comprends parfaitement bien ça. Mais, quand on le fait puis on dit: C'est un règlement général à travers le Québec, vous comprendrez que ça n'a aucune espèce de sens dans le Nord-du-Québec. Alors, c'est des choses comme celle-là qu'on voudrait faire ressortir.

On parlait évidemment, dans le document, puis on parle des fois de circulation, ne pas circuler sur les cours d'eau puis ne pas circuler à proximité des cours d'eau, écoutez, puis on dit: On va faire un règlement qui devrait être le même partout. Mais, quand il en passe 500 machines à tous les jours, qu'on fasse un règlement parce que peut-être... Puis là ça n'arrive pas chez nous. Mais, chez nous, là, ce n'est pas le cas, hein, il n'en passe pas 500 à tous les jours. Mais, quand on fait un règlement, puis c'est la même chose partout, vous comprendrez que, là, ça crée des inéquités, ça crée, je dirais, des situations qui ne tiennent pas la route, là — qui ne tiennent pas le sentier, ce serait peut-être mieux dit.

Je veux aussi juste rappeler que vous avez parlé de pollution, et c'est fort important. Quelqu'un qui vit dans le Nord-du-Québec sait à quel point c'est important, l'environnement. On est dans un environnement fragile. Mais il faut faire attention pour ne pas tomber dans l'excès, à mon point de vue. Puis là je ferai un commentaire d'ordre général en ce qui concerne ça. Encore une fois, il y a plus d'un facteur. Quand on dit qu'une motoneige passe, ça a une importance. On ne peut pas dire que ça a la même importance que quand il en passe 500. Alors, je veux juste qu'on fasse attention.

Quant aux moteurs aussi — j'étais en arrière puis j'avais le goût de réagir, mais ce n'était pas... — il y a des moteurs à deux temps, SDI qu'on appelle, semi-injection directe, qui sont très performants. Mais il y a, en plus, des moteurs à injection directe dans des véhicules récréatifs, qui sont encore plus performants que les SDI. Dans les motoneiges, à ma connaissance du moins, on n'a pas encore d'injection directe, mais la technologie existe. Alors, sûrement que ce serait une bonne chose, ce serait fort utile. D'ailleurs, c'est bien moins dur sur le gaz. Ça fait que des gens comme nous autres qui font de la motoneige, ça a bien du sens. Mais en plus c'est beaucoup meilleur pour l'environnement.

Alors, les spécificités régionales. Et là je parlerai plus de la région de la Baie-James. Notre spécificité évidemment, nous, c'est les grandes étendues, des sentiers situés en presque totalité sur des terres publiques, faible densité de population, grandes distances entre les communautés et faible membership des clubs de VHR, ou les clubs de motoneige, ou les clubs de quad. Alors, très

peu de membership. Vous comprenez, une ville, par exemple, comme Lebel-sur-Quévillon, où je suis maire, il y a, dans le club de motoneige, cette année, à cause d'une situation particulière, 75 membres. Il y en avait, l'année passée, 125, 150. Vous comprenez, quand ils ont quelques centaines de kilomètres à entretenir des sentiers, ils ont bien de la misère. Cette année — et puis on en parle dans un document qu'on a préparé — cette année, la municipalité chez nous a dû venir en aide au club de motoneige pour qu'il puisse ouvrir les sentiers, même si théoriquement je pense qu'on n'avait pas vraiment le droit parce que c'est en dehors de notre territoire. Mais on s'est dit: Avant qu'ils s'en aperçoivent, ça va prendre un peu de temps, ça fait qu'allons-y puis...

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Vous pouvez être sûr qu'on ne le répètera pas.

M. Lemoyne (Gérald): Bien, c'est ça, ici, on est entre nous autres, là. C'est pour ça que je pensais qu'on pourrait...

Une voix: ...

M. Lemoyne (Gérald): On va l'emmener en motoneige, M. Kelley. O.K. Alors donc, c'est les principales choses qui, je dirais, identifient notre région.

On parle aussi que la pérennité des sentiers régionaux est menacée chez nous, c'est par le sous-financement des clubs locaux et évidemment par l'essoufflement des bénévoles. On parle de sentiers de motoneige mais aussi de sentiers de VTT. Quand il y a 75 personnes dans un club, on a besoin de 25 bénévoles, vous comprendrez que c'est un peu plus difficile que quand on en a 500, 600.

Et, quand on parle de sous-financement... Évidemment, il y a un financement, là, qui vient de la fédération ou qui vient du gouvernement, à toutes fins pratiques, pour financer les clubs, mais les clubs se financent aussi par leur membership. Il y a des clubs... en tout cas, il y a une légende urbaine par chez nous qui dit qu'il y a des clubs de motoneige qui possèdent des érablières. Chez nous, on n'en possède pas évidemment. Il n'y a pas d'érables non plus, là, mais on ne possède pas... Les clubs de motoneige n'ont pas les moyens, n'ont pas les moyens même d'entretenir les sentiers.

Alors, les gens qui viennent, il y a des touristes qui viennent chez nous, et il y en aurait beaucoup plus, je pense, parce qu'on n'en fait pas la promotion. Cette année, par exemple, quand les cultivateurs menaçaient de ne pas donner les permis sur les terres publiques... sur leurs terres c'est-à-dire, nous, ça ne nous a pas touchés du tout parce qu'on est complètement ou à peu près... mettons, 95 % de nos sentiers ou peut-être 98 % sont situés sur des terres publiques, donc il n'y avait aucun risque à ce niveau-là.

Par contre, évidemment, encore une fois, le financement... Et, quand les gens viennent de l'extérieur, passablement d'Américains, passablement d'Européens, jamais, à ma connaissance, jamais il n'est arrivé qu'un de ces touristes-là ait pris une carte de membre chez nous, dans la région Nord-du-Québec. Ils prennent leurs cartes

de membres souvent en passant aux lignes. Alors, ceux qui récoltent l'argent, c'est ceux qui sont aux lignes, puis ceux qui récoltent les dépenses, c'est ceux où ils font de la motoneige, là, par exemple dans notre coin. Alors, il y a, à ce niveau-là, on pense, un réaménagement à faire important au niveau de la péréquation ou au niveau de l'argent donné aux clubs de motoneige.

L'autre chose, évidemment, nous, on a un hiver garanti. Dans le Nord-du-Québec, on a cet avantage d'avoir un hiver garanti. Et le fait d'avoir un hiver garanti, ça veut dire qu'on doit entretenir les sentiers beaucoup plus longtemps. Notre hiver est plus long, mais aussi avec pas beaucoup de pluie. Alors, les semaines qu'il y a de la pluie, où ils n'entretiennent pas ailleurs, nous, il n'y a généralement pas de pluie, on s'en sauve.

On a parlé aussi, et ce qui nous est apparu une excellente idée... D'ailleurs, quand on a lu le document qui a été produit par le ministère, quand on a parlé de la mise en place d'une table de concertation, on en était venus, nous, avant de lire le document, à cette conclusion, alors on s'est donc dit qu'on n'était pas trop hors sentier. On pense que c'est une très bonne idée d'avoir de la concertation et on pense aussi que l'entretien ou la responsabilité des sentiers interrégionaux, et là je ne veux pas faire une règle générale à travers le Québec, mais, dans une région comme la nôtre, ne peut pas être faite ou être la responsabilité seulement de clubs locaux de motoneige.

On parle de distances. Par exemple, entre Lebel-sur-Quévillon et Chibougamau, on parle d'à peu près 300 km. Alors, vous comprendrez que, si chacun des clubs... Et ça, c'est une partie, là. Évidemment, il y a une partie au sud puis il y a une partie, dans le cas de Chibougamau, une partie qui va vers le Saguenay—Lac-Saint-Jean. Il y a des distances assez importantes. Et, quand on laisse ça aux clubs locaux, puis en plus, quand ils voient arriver des touristes qui n'ont pas donné une cenne aux clubs, puis ils disent: Ils s'en viennent ici juste pour briser nos trails, vous comprenez que, là, on a des problèmes. Alors, si on avait une organisation régionale qui s'occuperait de l'entretien des sentiers interrégionaux, on pense que ce serait une solution.

● (19 h 40) ●

Il y a quelque chose qui est mentionné dans le document, et là ça nous fait poser des questions: qu'une restructuration des sentiers est nécessaire afin d'éviter la circulation hors piste. J'entendais tantôt parler de circulation n'importe où. Je peux vous dire que chez nous on circule n'importe où, puis c'est bien correct. Il n'y a pas de terres publiques; il y a des milliers de kilomètres. Dans le Nord-du-Québec, il y a entre 8 000 et 10 000 km de chemins forestiers. O.K.? Ce n'est pas des pistes évidemment, c'est du hors sentier, mais ça nous permet de circuler. Je suis moi-même un amateur de motoneige. J'ai traversé de la Baie-James à Fermont, par exemple. Vous comprendrez que je n'ai pas fait ça dans un sentier de motoneige, il n'y en a pas.

Mais il y a aussi, je pense, au niveau économique, des possibilités assez extraordinaires qui ne sont actuellement pas développées du tout. L'industrie de la motoneige, ça pourrait être une industrie, pas de fabrication de motoneiges mais une industrie touristique reliée à la motoneige. Il y a un potentiel de développement extraordinaire au Québec particulièrement. Et une étude qu'on a fait faire nous montre que, la tendance actuelle, une

bonne partie de la clientèle motoneige vise le hors sentier. Et on comprend parfaitement que, dans des territoires comme le sud de la province, on ne puisse pas réaliser le rêve de ces gens, mais, dans une région comme le Nord-du-Québec puis d'autres régions au Québec, on peut réaliser ça, et il y a là un potentiel assez extraordinaire.

On parle aussi... Nous, il y a quelques années, on avait travaillé à développer un sentier qui irait vers Radisson, partant du sud de la région donc, du sud de la région nord — évidemment, le sud pour nous n'est pas le même souvent que pour vous, là — mais du sud de la région vers le nord jusqu'à Radisson, dans un premier temps. Il y a un sentier, là, qui aurait à peu près, environ 700 km à développer, ce qui paraît assez... Tu sais, les gens, quand on parle de ça, ils disent: C'est épouvantable. Mais absolument pas. Il y a quelques communautés autochtones du long de la côte, où il y aurait là un potentiel touristique important pour eux. Et c'est un sentier, là, où il y aurait un intérêt pour le Québec à développer puis, par le fait même, développer l'industrie de la motoneige, développer l'industrie touristique de la motoneige.

La réalisation des mandats de la table régionale de concertation nécessite un financement adéquat qui devra tenir compte des spécificités régionales. Mme la ministre venait à la Table Québec-Régions, il y a quelque temps, et nous annonçait, et on en était fort heureux, 20 000 \$ par CRE pour la mise en place de... pour qu'on puisse embaucher une ressource pour travailler sur le dossier des véhicules hors route. On applaudit à ça parce qu'actuellement on y travaille puis on n'a rien. Mais vous comprendrez encore une fois que le mur-à-mur répond très mal à nos besoins. 20 000 \$, quand on est à Laval, moi, je pense qu'ils vont avoir de reste d'argent. Mais 20 000 \$, quand on est dans le Nord-du-Québec ou dans la région de la Baie-James, juste payer les dépenses pour les déplacements, quand on part de Radisson pour venir à Lebel-sur-Quévillon... Nous, on fait des réunions de CRE; des gens font 1 000 km, hein, pour venir à une réunion, 1 000 km pour retourner par la suite, évidemment. Alors, quand on fait des réunions, quand on a à se concerter, quand on parle de table de concertation régionale, vous comprendrez que là encore il faut qu'on tienne compte des spécificités régionales.

Dans le financement pour l'entretien des sentiers, j'en ai parlé un peu. Alors, ce qu'il faut retenir, je pense, c'est: il faut tenir compte des dépenses et il faut tenir compte aussi des revenus quand on parle d'entretien des sentiers.

Le Président (M. Pinard): En conclusion, M. le maire.

M. Lemoyne (Gérald): Je conclurai en vous rappelant que le Nord-du-Québec, c'est 60 % du Québec: spécificités régionales; financement adéquat pour la construction, le maintien et l'entretien des sentiers; financement de la table de concertation. Et il y a un potentiel de développement extraordinaire au niveau du tourisme de motoneige, et ça pourrait créer de la richesse au Québec. J'aurais voulu vous parler des Inuits. Si j'avais un peu de temps, ça m'apparaîtrait tellement important.

Le Président (M. Pinard): Bien, allons-y. Vous nous arrivez de Quévillon, alors...

M. Lemoyne (Gérald): Pardon?

Le Président (M. Pinard): Vous nous arrivez de Quévillon, Baie-James?

M. Lemoyne (Gérald): Là, je vais vous parler des Inuits qui, eux, sont au Nunavik.

Le Président (M. Pinard): Oui, et on va vous écouter, monsieur.

M. Lemoyne (Gérald): O.K. Simplement rappeler que, pour les Inuits, les véhicules tout-terrains ou les véhicules hors route, il ne s'agit pas de moyens... ce n'est pas du récréatif. Ça peut servir aussi à la récréation, comme on peut se servir de auto pour la récréation. Mais principalement ça sert comme moyen de transport. Dans un document qui avait été présenté, je pense que la façon qu'ils l'amenaient était assez claire. Évidemment, quand on connaît les gens puis qu'on connaît le territoire, ça veut dire beaucoup plus. Mais, dans les années cinquante et soixante, ces gens-là se déplaçaient en traîneau à chiens. Le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada ont fait tuer tous les chiens de traîneau dans le Nord-du-Québec, chez les Inuits. Pourquoi? Allez savoir. Aujourd'hui, 40 ans plus tard, il n'y a personne qui a donné une réponse encore. Bon, on a dit: C'est parce que les chiens, c'étaient des mauvais chiens. Bon, écoutez... Mais on a fait tuer tous les chiens. Et là il fallait pour ces gens-là un moyen de transport. Et heureusement, entre autres, la motoneige est arrivée à ce moment-là. Et là on a commencé à utiliser la motoneige, et on recommence maintenant à avoir des chiens de traîneau. Mais c'est un moyen de déplacement.

Dans le Nord-du-Québec, chez les Inuits, entre les villages, il n'y a pas de routes. À l'intérieur des villages, si vous allez dans les villages, vous êtes à Kangisualujuaq, vous allez voir très peu d'autos, mais vous allez voir des quatre-roues puis vous allez voir des motoneiges en hiver, à l'école, à l'hôpital, les gens se servent de ça vraiment comme, nous, on se sert d'une auto, mais en plus, évidemment, dans certaines occasions — mais ce n'est pas le but principal — ils peuvent s'en servir au niveau récréatif.

Actuellement, ils ne sont pas protégés par la SAAQ parce qu'en 1989 on avait fait un amendement à la loi qui faisait que, si vous subissez un accident à partir d'un véhicule hors route, dont la construction a été faite pour le hors route, vous n'êtes pas assuré. Alors, dans le cas des Inuits, vous comprenez que ça, ça n'a aucun sens parce que, pour eux, c'est le moyen de transport. Si vous allez à Kuujuaq, où il y a le plus d'autos, là, dans le Nord-du-Québec, je dirais qu'il y a quand même beaucoup plus, l'été, de quatre-roues qui se promènent que d'autos et il y a beaucoup plus, l'hiver, de motoneiges qu'il peut y avoir... Et, quand vous êtes à Povungnituk ou peu importe à quel endroit, les gens se promènent beaucoup plus avec des véhicules hors route qu'avec d'autres sortes de véhicules.

Alors, les gens évidemment souhaiteraient qu'ils puissent être protégés par la SAAQ et souhaiteraient aussi que... au niveau des assurances, c'est pratiquement impossible de s'assurer, donc qu'il y ait des modifications, qu'il y ait des choses qui soient faites. D'ailleurs, dans le document, Mme la ministre, elle tient compte de ces

choses-là. Mais je veux vous sensibiliser, là, tenter de le faire à ma façon, aux particularités particulières du Nunavik.

Je vous rappelle qu'au Nunavik des routes, il n'y en a pas. Dans les villages, la place la plus longue de route, là, à ma connaissance du moins, c'est 9 km, à Kuujuaq. Et puis ça, ça va du dépotoir, généralement, à l'aéroport. Et les gens, pour se déplacer, n'ont d'autre choix que de se déplacer avec des véhicules tout-terrains. Et il s'agit, là aussi... Il y a la Convention de la Baie James et du Nord québécois, la Convention de la Baie James, qui a été signée — vous avez sûrement déjà entendu parler — en 1975 et qui reconnaît aux Cris et aux Inuits, dans ce cas-ci les Inuits, le droit de chasser, pêcher et de transporter leur gibier, puis ainsi de suite. Et ces véhicules-là leur servent pour ces fins-là. C'est donc beaucoup plus que des véhicules récréatifs. Et on devrait... S'il y a une chose qui m'apparaît importante au Québec, c'est qu'on traite tous les Québécois, incluant les Inuits, de la même façon et qu'on leur donne les mêmes droits, avec les moyens qu'ils ont, les moyens qu'ils utilisent, les mêmes droits que, nous tous, au Québec, on a.

● (19 h 50) ●

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le maire. Avant de débiter notre échange, je tiens à vous mentionner, M. le maire, que la Commission des transports et de l'environnement a préparé un mandat d'initiative pour se rendre dans le Nord, parce qu'on sait qu'actuellement vous vivez des problèmes majeurs, des problèmes majeurs en environnement notamment, et également nous avons la responsabilité de trois organismes, soit la Baie-James, également les Inuits et, le troisième, les Cris.

Donc, nous attendons une réponse de la Commission de l'Assemblée nationale, à savoir si le mandat d'initiative préparé par la Commission des transports et de l'environnement va être accepté. Mais je crois que, comme ça fait plusieurs années, pour ne pas dire... je crois qu'il n'y a jamais eu de mandat de surveillance qui a été exécuté sur ces trois organismes-là, et il serait peut-être temps que l'Assemblée nationale établisse cette relation avec les trois organismes. Alors, nous attendons, dans les semaines qui vont suivre, une réponse et nous entrerons en contact, puisque vous êtes administrateur au niveau de la Baie-James. Alors, Mme la ministre, si vous voulez bien lancer la première balle.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. M. Lemoyne, je tiens à vous remercier d'être présent. Je sais que vous arrivez directement de voyage. Alors, sûrement que vous avez du sommeil à récupérer. Alors, on apprécie grandement votre présence, que vous vous soyez déplacé pour venir nous parler.

Et, vous avez raison, dans votre territoire ou dans votre grande, grande région, il y a des réalités qu'on ne retrouve pas ailleurs, et si on ne le dit pas, souvent on a l'impression que les gens, ils ne comprennent pas, hein, parce qu'il faut... Je dis souvent: Il faut le voir pour le croire, hein? Et je suis allée à Kuujuaq et à Kuujuarapik l'été dernier, comme je suis allée sur la Côte-Nord également, j'ai fait de Natashquan jusqu'à Blanc-Sablon, j'ai fait tous les villages, un après l'autre, pour comprendre leur problématique de transport.

Alors, là-dessus, là, je vais partir des Inuits, parce qu'on a terminé avec ça, et je vais vous dire qu'on est très sensibles à ce qu'ils vivent. Effectivement, eux, ils ne peuvent pas avoir d'accident, un VTT avec une auto,

parce que ce n'est pas des autos, c'est juste des VTT. Alors, ce qu'ils nous demandaient, il y avait trois requêtes au niveau de la SAAQ. Il y avait une première demande qui était la révision de la Loi sur l'assurance automobile pour couvrir les accidents quand c'est deux VTT qui sont en cause, il y avait également ouvrir un bureau de mandataire de la SAAQ au Nunavik, et exempter également les Inuits des frais d'immatriculation des véhicules hors route.

Alors, suite à ces trois demandes-là, moi, je tiens à vous informer qu'il y aura une rencontre le 27 avril 2006: la SAAQ, le MTQ et les Inuits. Cette rencontre, elle est déjà planifiée. Et on va travailler en collaboration avec ces gens-là pour essayer de voir le bout de chemin que la SAAQ est prête ou peut faire pour accommoder et pour s'adapter à ces réalités territoriales qui sont tout à fait particulières dans le Nord-du-Québec. Alors ça, c'est pour les Inuits. Je pense, M. Lemoyne, j'ai bon espoir qu'on soit capables, là, de faire cheminer le dossier de la SAAQ dans le sens qui est souhaité par la communauté inuite.

Pour ce qui est de votre région, à Lebel-sur-Quévillon et un peu plus bas finalement, je vais reprendre essentiellement un peu ce que vous nous avez dit, M. Lemoyne. Vous avez dit: Nous, ce qu'on ne veut pas, c'est du mur-à-mur. Puis ça, vous avez tellement raison. Et je vais revenir sur l'élément où vous dites: La grille horaire de 22 heures à 6 heures, nous, bien, on n'en a rien à faire parce qu'on ne dérange pas personne la nuit. Mais en aucun temps elle est... ce n'est pas une norme qu'on oblige, là, c'est une norme qui peut être adaptée dans chacune des régions par les MRC. Alors, si, dans une région donnée, cette grille horaire là, elle n'a aucun sens puis qu'on peut permettre, 24 heures sur 24, le passage des véhicules hors route, c'est permis, ce sera permis. Les MRC vont avoir le droit de dire: Nous autres, on n'en veut pas. Il y en a d'autres qui vont dire: Bien, nous autres, 22 heures, c'est trop tard, on préfère 20 heures, puis on préfère 8 heures le lendemain matin. Alors, dans le document, les MRC ont cette... C'étaient les villes avant, et, dans le document, ce qu'on dit, c'est que dorénavant ce seront les MRC parce qu'on voulait qu'il y ait une espèce d'homogénéité sur un territoire donné, pour ne pas que, d'une ville à l'autre, on se promène puis que la grille horaire ne soit pas la même. Alors, maintenant, ce seront les MRC qui pourront adapter et moduler cette grille horaire là. Je pense que ce n'est pas du mur-à-mur, là, ça, M. Lemoyne. Je pense que ça va répondre vraiment à vos besoins.

Vous avez parlé également de distances séparatrices. Et je disais à d'autres interlocuteurs qui sont venus nous voir aujourd'hui et hier, qui nous disaient: Il faut que le gouvernement impose des distances séparatrices de 100 m, ou 200 m, ou 300 m... Même le réseau national des CRE, des conseils régionaux de l'environnement n'était pas capable de dire c'est quoi, la bonne distance. Il a dit: On ne s'accordait pas. C'est 100, c'est 200, c'est 300.

Alors, nous, on a dit: Chacune des régions définira s'ils en ont besoin ou pas. Parce qu'il y a des régions avec des zones urbaines très denses qui vont dire: Bien, nous, là, ça nous prend 100 m ou ça nous en prend 200 pour que nos riverains aient la quiétude à laquelle ils ont pleinement droit. Il y a d'autres territoires, là... Vous, vous dites: 400 m ou 500 m, ça ne nous dérange pas,

nous autres. Alors, là aussi, on ne pense pas que c'est à nous de s'imposer. Et c'est dans ce contexte-là qu'on a remis tout ça entre les mains des conférences régionales des élus parce que ce sont eux les meilleurs juges et les mieux placés, ceux qui connaissent le mieux leur territoire et qui peuvent définir les paramètres d'encadrement de la pratique des véhicules hors route du Québec.

Alors, dans ce contexte-là, je vais vous laisser, si vous avez quelque chose, des arguments à apporter, M. Lemoyne... Mais, dans ce contexte-là, je ne pense pas qu'on ait choisi la solution du mur-à-mur. Je pense qu'on a été très sensibles aux besoins, on a été très à l'écoute des demandes des gens qu'on a vus lors de notre tournée et on a essayé de moduler le document en fonction de ces demandes-là puis de ces suggestions qui nous ont été formulées. Alors, M. le Président.

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

M. Lemoyne (Gérald): Je vous ai apporté ça évidemment à titre d'exemple, parce que, dans le Règlement sur les véhicules hors route, là, dans le document, en décembre 2004, il prévoit l'interdiction de circuler la nuit entre 22 heures et 6 heures. Alors, quand ça a été adopté, ce que je comprends de la lecture du document, c'est que, quand ça a été adopté... Évidemment, je comprends que chez nous, là, je ne pense pas qu'on ait mis ça en pratique puis je ne pense pas qu'il y ait personne qui s'en soit aperçu, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Lemoyne (Gérald): Je ne peux pas dire que ça nous cause problème...

Le Président (M. Pinard): J'espère bien. J'espère bien.

M. Lemoyne (Gérald): ...mais je veux simplement vous dire que ça reste...

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

M. Lemoyne (Gérald): Vous comprenez que des fois on puisse être délinquants, on s'en excuse, mais personne ne s'en aperçoit.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Mais, vous savez, nul n'est censé ignorer la loi.

M. Lemoyne (Gérald): Mais des fois ça prend du temps à se rendre.

Le Président (M. Pinard): C'est ça. Mme la ministre.

M. Lemoyne (Gérald): Excusez-moi.

Mme Boulet: J'aurais juste une question; après, je vais laisser la parole à mes collègues. Vous avez dit, vous avez parlé de distance, là, entre Lebel-sur-Quévillon, des 300 m, des 400 km de sentiers. Qui entretient ça? C'est vos bénévoles, M. Lemoyne?

M. Lemoyne (Gérald): Oui. Oui, absolument. C'est les clubs de motoneige de chacune des localités qui se séparent le territoire et qui en font l'entretien. Et vous comprendrez que ça devient très, très essoufflant.

Mme Boulet: Tout à fait. M. le président, la péréquation, est-ce que vous pensez qu'elle est bien adaptée à ces réalités-là?

M. Lemoyne (Gérald): Non.

Mme Boulet: Non?

M. Lemoyne (Gérald): Absolument pas.

Mme Boulet: Pas du tout.

M. Lemoyne (Gérald): Absolument pas. Écoutez, on donne tant du kilomètre pour l'entretien des sentiers, mais, nous, on entretient les sentiers beaucoup plus longtemps. On commence à entretenir les sentiers, disons, en décembre, milieu décembre, et on va, là, on va... Quand il n'y a plus d'argent, on arrête, là, évidemment, quand il n'y a plus d'argent pour mettre du gaz, là, du fuel dans la machine. Des bénévoles, c'est bien beau, mais pas assez pour payer le fuel. Mais généralement, là, on a de la difficulté à se rendre à ce temps-ci à peu près, là, l'entretien est à peu près inexistant, alors que le plus beau temps, par exemple, pour faire de la motoneige, c'est ce temps-ci, hein? Dans le Nord-du-Québec, là, le mois de mars, vous allez jusqu'au 15 avril, extraordinaire pour faire de la motoneige. Je vous invite à venir si vous êtes des amateurs de motoneige.

Mme Boulet: Un dernier commentaire, moi, avant de laisser la place. M. Lemoyne, je veux vous dire que j'ai bien reçu le message, que 20 000 \$, pour une région comme la vôtre, avec tout ce qui doit être adapté, tout ce qui doit être mis en place en fonction des caractéristiques spécifiques du territoire, que ce n'est pas suffisant, selon vous. Alors, je prends bonne note, et, s'il y a lieu d'améliorer cette donnée-là, soyez assurés qu'on vous reviendra là-dessus. Alors, je vais laisser, M. le Président, la parole.

M. Lemoyne (Gérald): Merci, madame.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Juste une question pratique-pratique: Une surfaceuse fait combien de kilomètres, une surfaceuse?

M. Lemoyne (Gérald): La plupart des clubs en ont deux parce que... Mais je ne pourrais pas vous dire exactement, là, j'ai peur de vous induire en erreur. Mais on peut facilement... un 75 km, là. Quand elle part, elle part, disons, pour un run de 75, parfois 100 km. Puis là j'essaie de réfléchir à mesure que je vous dis ça, là. Des endroits pour qu'ils puissent «fueler» la machine, donc des fois, ils se rallongent un peu pour aller à une place où il y a une station de gaz. Il n'y a pas nécessairement bien du monde, là, mais... Alors, je dirais jusqu'à 75,

100 km, là, dans un sens, puis l'autre machine va venir, puis, bon, finalement, ils se séparent le territoire de façon à ce que le territoire soit, dans son ensemble, entretenu.

On a un sentier, ou on avait un sentier qui faisait le tour, là, disons, si on part de Val-d'Or — probablement, que vous connaissez un peu mieux — qui vient passer par Senneterre, après ça il rentre dans le Nord-du-Québec, là, Level-sur-Quévillon, va vers Chapais-Chibougamau, après ça il retourne vers le Saguenay—Lac-Saint-Jean. Cette année, vous avez sûrement tous entendu parler qu'on a eu des feux de forêt assez importants. Il y a des ponts de sentiers de motoneige qui ont brûlé. Alors, quand on est venu, cette année, pour remettre en place les sentiers, on a tenté de faire du rapiéçage, je dirais, et finalement ça n'a pas marché, il y avait des investissements trop importants, puis vous comprenez qu'on n'a pas les ressources pour le faire. On a tenté, on a cogné à plusieurs portes. Donc, le sentier entre Chibougamau, à ce moment-ci, et La Doré, au Lac-Saint-Jean, n'a pas été ouvert cet hiver. Et c'est évidemment très, très, très mauvais pour le tourisme qui, année après année, venait, mais évidemment, quand il n'y a pas de sentier... Il y en a qui viennent pareil, mais c'est plus risqué, ce n'est pas un sentier entretenu. C'est ça.

• (20 heures) •

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Est-ce qu'entretenir les sentiers c'est difficile? Est-ce qu'il y a beaucoup de neige qui se ramasse? Est-ce qu'au niveau de... Pour se rendre à Radisson, est-ce que c'est sur le long de la route ou...

M. Lemoyne (Gérald): Non, il n'y a pas actuellement de sentiers qui se rendent à Radisson. La plupart des sentiers sont en forêt, ce n'est pas du long de la route. On n'est pas dans un pays... dans un pays de neige, dans le Nord. C'est un pays un peu plus froid en degrés, mais tellement plus agréable à endurer. Ce n'est pas un endroit où c'est humide, c'est un froid sec. Quand il fait moins 20°, là, c'est une température idéale, avec un beau soleil et un ciel bleu. Pour nous, il fait très beau, à moins 20°, là, pour se promener en motoneige, c'est sec et ce n'est pas froid. N'importe qui endure bien ça. Mais ce n'est pas un endroit où on reçoit beaucoup de neige. Cette année, on en a eu plus exceptionnellement, mais habituellement ce n'est pas un endroit où on a beaucoup de neige.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): O.K. Quelqu'un comme moi qui veut aller faire un tour de motoneige, je pars d'où? Pour me rendre chez vous, là, il faut que...

M. Lemoyne (Gérald): Vous pouvez partir d'ici, là. Je ne sais pas où qu'il y a une trail pas loin, là, un sentier. Mais il y a un sentier qui fait le tour du Québec, dans le fond, il y a un sentier qui est développé. Et là malheureusement il y a un bout qui n'est pas entretenu. Mais il y a beaucoup, beaucoup de gens qui partent de la région de Québec, par exemple, puis qui faisaient le tour. Ils partaient vers l'Abitibi... Mont-Laurier, après ça l'Abitibi, après ça vers le nord, Lebel-sur-Quévillon, Chapais-Chibougamau et le Lac-Saint-Jean et revenaient par La Tuque ou par ailleurs, là. Alors, il y a beaucoup de gens du sud de la province, des maniaques de motoneige, par exemple, qui font le sentier.

J'ai rencontré aussi des gens de VTT, une année, qui, eux, étaient allés à Caniapiscau. Caniapiscau, d'ici, je

ne pourrais pas vous dire exactement, mais, par exemple, de Lebel-sur-Quévillon, là, c'est à peu près — laissez-moi réfléchir — à peu près 1 400 km en VTT.

Une voix: ...

M. Lemoyne (Gérald): Oui. Et les gens me disaient — ils étaient quatre ou cinq motoneiges — les gens disaient qu'ils avaient réalisé le rêve de leur vie. Évidemment, on n'est pas dans des sentiers, mais on est sur une route, là, la route de la Baie-James, où il y a un accotement assez important. Et après ça on prend la route Transtaïga qui va vers Caniapiscau, qui est une route gravelée, où il y a très peu de trafic. Je pense que ça doit être interdit, ça, hein? Mais les gens, je suppose, ont pris la route puis se sont rendus là, puis ils sont revenus.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Il y a des règlements qui permettent ça.

M. Lemoyne (Gérald): Je ne le sais pas. Je pense que oui.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Lemoyne, nous apprécions beaucoup votre présence et tous les efforts que vous avez faits pour venir à notre rencontre. Sincère merci, là, c'est... bien sûr, toutes les personnes qui se sont déplacées, mais, dans votre cas, c'est spécial, là. Encore une fois, merci.

M. Lemoyne, je voudrais juste vous rassurer concernant votre... en nous disant: J'espère que tous les gens ici savent que le Nord représente 60 % du territoire québécois. Je veux juste vous rassurer, nous avons un collègue, le député d'Ungava, Michel, qui nous l'a répété, qui nous l'a répété à satiété. Cette notion-là, elle ne nous échappera plus jamais. Nous savons que vous représentez 60 % du territoire. Il nous le répète encore.

M. Lemoyne (Gérald): C'est correct. C'est beau. Il fait sa job.

M. Deslières: Il fait sa job, c'est ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: M. Lemoyne, plusieurs CRE sont venues devant nous, au cours des deux dernières journées. Et on sait que cette industrie... il y a des retombées importantes de cette industrie. Je ne sais pas, quelques chiffres, s'il vous plaît. Pour vous, pour chez vous, en termes de retombées économiques, ça représente quoi?

M. Lemoyne (Gérald): Je n'ai aucune idée. Je ne pense pas qu'on ait déjà fait une étude, là, une bonne étude pour connaître les retombées. Évidemment, par les gens qu'on rencontre, surtout les Européens et les Américains, les gens qui viennent chez nous reviennent année après année, évidemment ils nous disent...

M. Deslières: Est-ce que vous savez le nombre de personnes?

M. Lemoyne (Gérald): Non. On aurait ces statistiques-là...

M. Deslières: Correct. Parfait.

M. Lemoyne (Gérald): ...probablement à la municipalité de la Baie-James, pour une partie. Mais les gens arrivent de d'autres régions. Les gens louent des motoneiges généralement ailleurs que dans notre région. Alors, c'est assez difficile. Ils arrivent dans un sentier, couchent à une place ou à une autre. Je ne sais pas si on a ces statistiques-là pour l'ensemble de la région. Mais tout ce que je peux vous dire, c'est qu'il y a un excellent potentiel.

M. Deslières: Merci, M. Lemoyne. Juste pour revenir sur votre propos concernant le financement de la ressource à mettre en place, je veux vous dire que ça évolue, là, dans le sens où vous souhaitez, parce que déjà — là, «join the club», en passant — parce que plusieurs CRE ont demandé que ce soit 40 000 \$, et même les audacieux ont dit: Il faudrait que ce soit 60 000 \$. Et je sais que Mme la ministre est très sensible à ces arguments-là, donc je suppose que, dans ce sens-là, vous allez avoir des bonnes nouvelles. C'est la décision de la ministre déléguée, là.

M. Lemoyne (Gérald): On pense, nous, qu'ayant 60 % du territoire québécois, on mériterait 60 % du budget.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: Je vous donne l'occasion, là, hein? C'est inscrit, là. Allez-y.

Le Président (M. Pinard): Il est pire que Létourneau.

M. Deslières: La perche était grande, là, M. Lemoyne.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: Sérieusement. M. Lemoyne, la région, c'est particulier, a une situation particulière. Et vous faites état, et avec beaucoup d'insistance, qu'il faut, pour bâtir ce réseau-là, l'entretenir, tout ça, il faut vraiment un financement adéquat. Qu'est-ce que vous avez en tête, là, en termes de financement, là, des moyens et, mettons, une hauteur de financement? Avez-vous réfléchi avec vos gens?

M. Lemoyne (Gérald): Non, je n'ai pas de chiffres. Mais les clubs de motoneige — la prétention des clubs de motoneige chez nous — pensent qu'il y aurait peut-être lieu d'avoir une augmentation globale de l'enveloppe et une meilleure redistribution de l'enveloppe. Le problème se situe beaucoup plus au niveau de la répartition, leur semble-t-il. Il est évident, quand on regarde des clubs où il y a beaucoup de membership, ils sont capables de payer leur entretien. Mais, nous, le seul argent sur lequel on peut compter pour l'entretien, c'est vraiment l'argent qui vient de la fédération ou des fédérations.

Donc, ce qui serait évidemment idéalement d'enlever aux autres pour en donner... Bon, tout le monde pense qu'on devrait enlever aux voisins puis nous en donner à nous autres. Mais on pense qu'il y aurait lieu, et je pense que, de façon générale, au Québec, les gens admettent que, là, il y a besoin de regarder ça à nouveau, la redistribution de l'argent.

Mais, quand on est dans des assemblées ou quand ces gens-là sont dans des assemblées de fédérations, c'est un peu comme quand, nous, on est... On est au Québec, hein, on n'est pas beaucoup, on est peu, et des fois le nombre a une influence. Et, dans ce cas-ci, bien c'est vrai aussi. Quand on arrive dans une assemblée de fédération et qu'il y a quelqu'un qui se lève puis qui dit: Moi, je parle au nom de 2 000 membres, c'est très différent de celui qui se lève puis qui dit: Moi, je parle au nom de 75 membres, mais j'ai le plus grand territoire. Ceux qui ont 1 500 membres, ils disent: Aïe, casse-nous pas les oreilles avec ton territoire!

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

M. Deslières: Oui, merci, M. le Président. Peut-être une dernière question pour laisser la chance à mes collègues de poser d'autres questions. Je reviens à... ça m'a touché un peu, à la page 8, Permis de conduire et immatriculation, et vous faites une demande bien précise par rapport... vous faites une demande très précise pour avoir un bureau permanent de la SAAQ. Mme la ministre vient de nous dire qu'il y aura une rencontre à ce sujet-là et d'autres sujets aussi à l'ordre du jour du 27 avril. Mais êtes-vous en train de me dire que la société, qui a à peu près 100 millions de frais d'administration, n'est pas capable d'ouvrir un bureau pour vous desservir et que les gens sont obligés de prendre l'avion pour renouveler leur permis de conduire et l'immatriculation? Est-ce que c'est ça que vous êtes en train de me dire ce soir?

M. Lemoyne (Gérald): Bien, au Nunavik, et là on parle chez les Inuits, au Nunavik, quand on n'a pas été là... Tu sais, des fois, on peut dire: Écoutez, vous pouvez faire ça, il y a d'autres moyens, dans certains cas. Mais ça, c'est une incompréhension totale de ce qu'est le Nunavik et de ce que sont les Inuits. Je pourrais vous citer des exemples, là. J'aurais le goût de vous en dire, là. Mais ces gens-là...

Une voix: ...

• (20 h 10) •

M. Lemoyne (Gérald): Bien, écoutez, je ferai référence peut-être à la chasse au béluga, où le gouvernement ou les gouvernements ont dit: Le béluga est en baisse, puis il faut interdire la chasse au béluga. Et il y avait ce vieil Inuit, qui est là devant une commission qui ressemble à celle-ci, une commission parlementaire, bien qui était une commission itinérante, là, qui dit: Oui, mais, moi, je vais faire quoi pour manger? Je n'ai pas d'autre chose. Je ne peux pas, là. Pour moi, ce n'est pas une question de choix, O.K.? Mais, quand on n'a pas vu ces gens-là... Lui, la seule façon qu'il peut vivre et faire vivre sa famille, c'est en mangeant du béluga. Puis c'est de même depuis tout le temps, puis c'est... Alors, un matin, on arrive puis on veut changer ça; c'est impossible.

Alors, avec la SAAQ, ce qu'on dit... Puis vous connaissez les règles, puis ce n'est pas toujours facile,

quand on vit dans un milieu un peu plus organisé, je dirais, de venir à bout de passer souvent à travers les dédales administratifs. Et, quand on est un Inuit et dans certains cas qui parle seulement inuktitut, comprenez-vous que c'est presque impossible? Alors, la seule façon, s'ils veulent se conformer à la loi, c'est malheureusement souvent de prendre l'avion puis de venir dans le sud. C'est inadmissible, on s'entend bien là-dessus, tout le monde dit que c'est inadmissible. Et, moi, ça fait 15, 20 ans que je travaille avec ces gens-là, et je n'ai jamais entendu dire quelqu'un que ça n'avait pas de bon sens, mais je n'ai pas encore rencontré la personne qui a réalisé le... qui a fait un bureau ou qui a fait... pour faire un changement. Et là peut-être que je ne devrais peut-être pas dire ça, peut-être que je les rencontre aujourd'hui, là...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: Ils ont déjà subi les augmentations de permis de conduire et d'immatriculation avant les autres... Merci, M. Lemoyne.

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

M. Lelièvre: Merci, M. le Président. J'ai lu votre mémoire. Je comprends tout le dilemme concernant le cas que vous nous exposez dans ce mémoire, la jeune fille de 10 ans, et également la possibilité, bon, d'aller chercher une indemnité pour cette enfant qui est quadraplégique maintenant, mais que d'autre part la SAAQ pourrait se retourner de bord contre la famille du jeune qui était adolescent à l'époque.

Je souscris à vos demandes, là, d'avoir au moins un service de base dans le Grand Nord. Ça n'a pas de bon sens. D'autre part, on est en territoire nordique, et je pense qu'on doit assimiler les véhicules non traditionnels, hein, les véhicules routiers. Ici, dans le sud, on connaît ça, mais, dans le nord, on ne se voit pas circuler avec des voitures ordinaires... hein? Donc, je pense qu'il faut reconnaître qu'il y a eu peut-être des lacunes majeures dans le passé qu'il faut corriger, qu'il faut corriger, et d'autre part de donner un service minimal, et également d'aider ces personnes-là par la suite, s'il arrive d'autres incidents ou des accidents, qu'on ait un service d'accompagnement. On l'a en bas, dans le sud, on l'a un peu partout au Québec, il y a des bureaux qui sont ouverts. Quelqu'un qui veut faire une réclamation, il a de l'aide, donc. Et je pense que vous avez entièrement raison à ce sujet-là.

Maintenant, peut-être que c'est un cas qui pourrait se régler, qui pourrait se régler dans la mesure où la société accepte de renoncer, compte tenu de l'incapacité de recouvrer la somme. Tu sais, un geste humanitaire. J'imagine que la famille qui a été éprouvée n'est pas nécessairement riche, hein, et la famille qui a été... le jeune qui a été à l'origine de l'accident non plus. Donc, on se retrouve devant une situation vraiment difficile, et je pense qu'il y a un geste humain à poser à cet égard. Mais j'ignore à quand ça remonte parce que vous ne l'avez pas indiqué...

M. Lemoyne (Gérald): ...ces gens-là donnent ça à titre d'exemple, ils donnent... Ce cas-là, ils ne voulaient pas nécessairement en faire un cas particulier, mais donnaient simplement ça à titre d'exemple. Puis

encore une fois c'est qu'il faut comprendre... Puis quand même on vous expliquerait ça ici pendant une heure, je ne pense pas qu'on puisse réussir à vous faire comprendre c'est quoi de vivre dans un village, à Kangiqsualujuaq, par exemple. La proximité des gens, l'entraide qui existe ou là... c'est complètement une autre façon de vivre, hein?

M. Lelièvre: C'est une famille élargie.

M. Lemoyne (Gérald): C'est une famille élargie puis une famille, dans certains cas, tissée serrée; dans d'autres cas, non, mais, dans certains cas, tissée serrée. Des gens qui vont poursuivre le voisin, je dirais, ce n'est pas dans leur façon de faire. D'aider le voisin, ça va, mais de dire au voisin: Tu as un bien puis tu vas me le donner... Jamais. Puis ces gens-là sont dans une société moderne mais avec des valeurs qu'on avait peut-être il y a beaucoup plus longtemps, qu'on a beaucoup moins aujourd'hui. Mais, chez eux, et c'est très vrai chez les Inuits, il y a une valeur, il existe des valeurs... On a tellement à apprendre de ces gens-là.

M. Lelièvre: Est-ce que ce serait pensable ou applicable de regarder la possibilité d'avoir un âge minimal pour conduire un véhicule ou... Dans le Nord, un véhicule, qu'on parle d'une motoneige ou VTT, est-ce que... Ça ne fait pas partie de la culture, hein?

M. Lemoyne (Gérald): Je ne pourrais pas répondre, là, parce que... Encore une fois, je connais assez bien les Inuits, mais encore une fois je n'y vis pas, et, de prétendre que j'ai des réponses à toutes ces questions-là, je ne pense pas que ce serait correct. Mais, quand on va dans les villages, on voit des jeunes, des jeunes qui conduisent des véhicules tout-terrains, et ça fait partie... Tu sais, il faut se rappeler d'où ça vient. Pour eux, c'est une façon de se déplacer. Les jeunes, certains vont aller à l'école avec une motoneige ou avec un VTT. Vous comprenez qu'ici on ne voit pas diable ça, là. Le jeune qui arriverait à l'école, au centre-ville, à Montréal, avec son VTT ou avec sa motoneige, on comprendrais que... Mais chez eux ça fait partie de... Avant ça, ils se seraient déplacés probablement, dans un autre temps, que je n'ai pas connu, peut-être avec leurs chiens, traîneaux à chiens, mais, aujourd'hui... Ils commencent à avoir des chiens de traîneau, là. Mais c'est leur façon de se déplacer.

M. Lelièvre: Merci.

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Moi, la question que je me pose... Parce qu'on en a parlé aujourd'hui, hier. Vous savez, au Québec, on est dans une société de droit. Alors, si, le Québec, on donne un droit à la Société d'assurance automobile ou, mettons, aux Inuits de... certains laissez-passer, est-ce que, vu qu'on est dans une société de droit, on n'aura pas des revendications, dire: Bon, bien, c'est bon pour les Inuits, c'est bon pour les autres? C'est un peu... Je pense que, moi, je suis d'accord à ce qu'on trouve une façon de régler leur problème, mais est-ce que c'est par la SAAQ? Je ne sais pas, là. Je vais

tout vous donner ça d'un coup, là, parce que je sais que je n'aurai pas le droit de revenir.

M. Lemoyne (Gérald): O.K.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Grondin: S'ils sont lousses, à soir, bien ça va être la première fois. C'est que je me demande...

Une voix: ...de questions.

M. Grondin: Je me demande, moi, tu sais, les Inuits, si, demain matin, la Société d'assurance automobile les indemniserait, je ne sais pas, moi, à 50 000 \$, 100 000 \$, ça ne réglerait même pas leur problème, ce n'est peut-être pas ça qu'ils veulent. Parce que comment est-ce qu'ils vont le dépenser, cet argent-là? Comme vous dites, c'est des gens qui vivent autrement. Et puis ce n'est peut-être pas nécessairement de l'argent qu'ils veulent, ce seraient peut-être plus des services qu'on pourrait leur donner que de l'argent. Écoutez, là, c'est d'essayer de trouver la solution qui ferait l'affaire. Parce qu'on ne règle pas tout avec de l'argent.

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

● (20 h 20) ●

M. Lemoyne (Gérald): Je vais essayer, moi aussi, d'être bref. Écoutez, je vais commencer par votre dernière question: Est-ce qu'avec de l'argent on va régler tout? La réponse, c'est non, définitivement. D'ailleurs, dans l'exemple qu'ils donnent, ils parlent... ou ils laissent entendre les services. Mais j'ai aussi mentionné que c'est des gens qui vivaient à l'ère moderne, hein? Et ils ont aussi besoin d'argent. Parce que ce vieux chasseur qui, pour lui, la seule façon de survivre, c'était la chasse au béluga, peut-être qu'il souhaiterait, s'il en avait les moyens, faire autre chose, parce qu'il est conscient aussi que, la chasse au béluga, ils doivent diminuer la pression de chasse. Mais, quand il a le choix entre lui puis le béluga, bien il aime mieux, lui, vivre encore un bout puis que le béluga meure, malgré qu'il y a beaucoup de gens qui disent: Le béluga avant tout, hein? Mais ceux qui vivent de la chasse au béluga n'ont pas tout à fait le même discours, habituellement. Il faut toujours faire attention aux discours de ces gens qui viennent régler le sort du monde, mais généralement le sort de d'autres mondes, pas le... hein? Ce pêcheur qui dit: Il faut interdire les véhicules tout-terrains puis les moteurs à explosion, sauf pour la pêche, hein?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Alors, merci infiniment, M. le maire, de vous être déplacé pour rencontrer les membres de la commission. Vos propos sont très instructifs, et nul doute que nous allons nous en inspirer dans la poursuite de nos travaux. Merci.

Et, considérant que nous n'avons plus de groupes à recevoir ce soir, alors j'ajourne donc nos travaux à demain matin, jeudi, 9 h 30, ici même, au Conseil législatif. Merci à vous tous de votre présence et de votre travail de la journée.

(Fin de la séance à 20 h 21)