



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 9 mars 2006 — Vol. 38 N° 66

Consultations particulières sur le document
d'orientation sur les véhicules hors route (3)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 9 mars 2006 — Vol. 38 N° 66

Table des matières

Auditions (suite)	1
Fédération québécoise des municipalités (FQM)	1
Conférence régionale des élu-e-s de Lanaudière (CRE de Lanaudière)	9
Vélo Québec	15
Conférence régionale des élu-e-s de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (CREGIM)	22
M. Paul Bégin	30
Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout-terrain (CVTT)	40
Ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec (OOAQ)	47
Bombardier Produits récréatifs inc.	56
Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue (CREAT)	64
Protecteur du citoyen	73
Mémoires déposés	79
Remarques finales	79
M. Janvier Grondin	80
M. Serge Deslières	80
Mme Julie Boulet	81
Le président, M. Claude Pinard	82

Autres intervenants

M. Tony Tomassi, vice-président

M. Jean Dubuc

M. Norbert Morin

M. Guy Lelièvre

- * M. Charles Garnier, FQM
- * M. Patrick Lahaie, idem
- * M. Richard Marcotte, CRE de Lanaudière
- * M. Jean-François Pronovost, Vélo Québec
- * M. Bertrand Berger, CREGIM
- * M. Joël Arseneau, idem
- * M. Gilbert Scantland, idem
- * M. François Morneau, CVTT
- * Mme Li Liu, idem
- * Mme France Lacombe, OOAQ
- * M. Louis Beaulieu, idem
- * M. Michel Picard, idem
- * M. Pierre Pichette, Bombardier Produits récréatifs inc.
- * M. Mario Provencher, CREAT
- * Mme Maude Guy, idem
- * Mme Micheline McNicoll, Protectrice du citoyen par intérim
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 9 mars 2006 — Vol. 38 N° 66

**Consultations particulières sur le document d'orientation
sur les véhicules hors route (3)***(Neuf heures trente-huit minutes)*

Le Président (M. Pinard): Alors, je vous souhaite la plus cordiale bienvenue à cette troisième journée d'auditions de la part de la Commission des transports et de l'environnement. Je constate que nous avons quorum. Je déclare donc la séance ouverte et immédiatement je demande d'abord aux députés et ensuite aux gens présents de bien vouloir fermer complètement leurs cellulaires. Je rappelle que le mandat de la commission est de poursuivre les auditions publiques dans le cadre de consultations particulières sur le document d'orientation présenté par la ministre déléguée aux Transports sur les véhicules hors route.

Alors, M. le secrétaire, avons-nous 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.

● (9 h 40) ●

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup. Ce matin, nous allons tout d'abord débiter avec la Fédération québécoise des municipalités, qui sera suivie de la Conférence régionale des élus de Lanaudière. Par la suite, nous rencontrerons des gens de Vélo Québec et nous terminerons notre avant-midi avec la Conférence régionale des élus de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine.

Auditions (suite)

Alors, sans plus tarder, j'inviterais la Fédération québécoise des municipalités de bien vouloir prendre place, ce qui est déjà fait. Et, mesdames messieurs de la commission, je vous présente M. Charles Garnier, qui est le deuxième vice-président et préfet de la MRC des Pays-d'en-Haut — bonjour, monsieur — et M. Patrick Lahaie, qui est conseiller juridique et responsable du dossier. Bonjour, M. Lahaie. Alors, vous connaissez les règles, M. Garnier, on s'est déjà rencontrés. Alors, 15 minutes pour la présentation de votre mémoire; par la suite, il y aura un échange des plus intéressants avec les membres de la commission, j'en suis persuadé. Alors, M. Garnier.

**Fédération québécoise des
municipalités (FQM)**

M. Garnier (Charles): Merci, M. le Président. Mme la ministre, membres de la commission, comme c'est un retour... Vous savez qu'avant-hier je déposais au nom de ma région, des Laurentides. Aujourd'hui, c'est à titre de vice-président de la Fédération québécoise des municipalités que je remercie la Commission des transports et de l'environnement de recevoir ces commentaires, les commentaires de la FQM sur le document d'orientation sur les véhicules hors route.

Notre organisation est heureuse d'être associée à l'analyse des orientations proposées par le gouvernement.

La FQM tient à dire qu'elle partage entièrement le souhait exprimé par le gouvernement de concilier les droits des citoyens riverains à la quiétude et le droit des motoneigistes et quadistes à s'adonner à la pratique libre et sécuritaire de leur loisir. Toutefois, nous profiterons de la présente consultation pour aborder certaines réserves déjà exprimées par les municipalités avant l'application de ce règlement.

La pratique du quad et de la motoneige engendre des retombées économiques importantes dans les municipalités situées en région. Le ministère du Tourisme estime qu'un demi-million d'adeptes ont dépensé 1,3 milliard de dollars au Québec, en 2004-2005. Ainsi, 14 400 emplois directs et indirects ont été générés par l'activité du véhicule hors route, 793 millions de PIB, dont 337 pour le quad et 456 pour la motoneige. L'apport économique de ces activités est donc indéniable pour les régions. Toutefois, leur pratique ne doit pas non plus nuire à la qualité de vie des citoyens de ces milieux, dont plusieurs ont choisi de vivre dans une municipalité rurale justement pour la quiétude qu'elle leur procure.

Le 16 juin 2005, en suivi d'une résolution adoptée par notre conseil d'administration, la FQM invitait la ministre déléguée aux Transports à appuyer un projet pour la région des Laurentides afin que le ministère des Transports reconnaisse ce projet à titre de projet pilote par la réalisation de son plan directeur de planification et d'encadrement du loisir motorisé. La FQM est en accord avec l'idée qu'il y ait une concertation régionale pour planifier les liens interrégionaux entre les sentiers permanents. À notre avis, il s'agit là de la dernière étape d'un important travail de planification locale. La FQM se questionne toutefois sur le rôle que le gouvernement veut donner à la conférence régionale des élus, puisque ce sont les MRC qui ont le pouvoir et la responsabilité en matière de schéma d'aménagement.

En effet, préalablement à cette concertation, chaque MRC, en lien avec toutes les municipalités locales de son territoire, aura à planifier ce réseau de base. Faut-il le rappeler, le développement de ces réseaux de VHR doit tenir compte de la compatibilité des usages. Les MRC ont le pouvoir et la responsabilité de prévoir dans leur schéma d'aménagement tous les usages, telles les pistes cyclables, de marche, de patinage à roues alignées, de motoneige et de quad.

La MRC est à même d'évaluer les possibilités de développement et d'aménagement du territoire et possède les outils pour les réaliser. Par l'outil qu'est son schéma d'aménagement, la MRC planifie le développement de son territoire à long terme. La MRC possède également les compétences techniques pour réaliser cette planification, puisque chaque MRC est dotée d'un ou plusieurs professionnels en aménagement du territoire. La MRC détient également l'information sur toutes les ententes de servitude publique. C'est pourquoi la FQM estime que les sommes qui seront dévolues par le gouvernement pour planifier le réseau de base des VHR devraient être versées à la MRC.

Pour assurer un réseau sécuritaire et bien intégré dans son milieu, des sommes importantes doivent être investies. Le document d'orientation fait état qu'il y aura un apport financier du gouvernement à même des enveloppes du ministère des Affaires municipales et des Régions. La FQM s'interroge sur ces programmes. A-t-on procédé à une évaluation des besoins? Quels sont les coûts anticipés? De quels programmes proviendront les sommes nécessaires?

La pratique des VHR profite au développement économique de tout le Québec, et plusieurs ministères autres que les Affaires municipales et des Régions sont directement interpellés par ce dossier, notamment Tourisme Québec, le ministère des Transports et le ministère des Ressources naturelles. En plus de ce financement public, la FQM fait valoir que le principe de l'utilisateur-payeur doit être au cœur du développement permanent de ce secteur d'activité.

La FQM est satisfaite de voir l'importance accordée au resserrement des règles en vigueur mais souhaite exprimer ses préoccupations à l'égard de leur mise en oeuvre. En matière de bruit, la FQM note que la technologie des moteurs de motoneige n'a pratiquement pas changé depuis 20 ans, sauf pour en augmenter la puissance. Au Canada, la seule norme stipule que les véhicules neufs ne peuvent dépasser 78 dB à 17 m du sentier. Cette norme serait inchangée depuis 23 ans. À notre avis, l'interdiction de vendre de l'équipement servant à modifier le système d'échappement des véhicules hors route de même que l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement sont des mesures pertinentes à imposer afin de veiller à la quiétude des riverains de sentiers. Toutefois, laisser la seule responsabilité de l'application de ces mesures aux agents de surveillance de sentier nous permet de douter de la portée réelle de telles mesures, si on fait un parallèle avec des mesures semblables applicables aux motocyclistes et dont les corps policiers ont la responsabilité de l'application, avec des résultats mitigés.

Pour que ces mesures aient une portée concrète, le pouvoir de verbaliser les délinquants devrait également être confié aux corps policiers, avec des amendes dissuasives et même la possibilité de saisir le véhicule hors route du fautif en cas de récidive. Cette mesure devrait être appuyée par une campagne énergique de sensibilisation et de contrôle, avec barrage policier et inspection des véhicules hors route sur l'ensemble du territoire, à l'exemple des campagnes contre l'alcool au volant, et ce, si l'on veut réellement que cette mesure puisse atteindre des objectifs concrets en matière de contrôle du bruit.

Concernant l'étude socioacoustique à réaliser qui déterminera les mesures de mitigation à appliquer afin d'assurer la quiétude des citoyens, la FQM appuie cette démarche, d'autant plus que la FQM travaille depuis deux ans avec le ministère des Transports sur l'implantation de nouveaux outils pour aider les municipalités ayant des problématiques particulières liées au bruit routier. En ce sens, la FQM a été l'instigatrice d'un projet pilote effectué en 2005, dans les municipalités de Val-Joli, en Estrie, de La Tuque, en Mauricie et de Tadoussac, sur la Côte-Nord. Il serait intéressant que les résultats des travaux sur le bruit routier puissent être associés à la présente démarche afin de déterminer les critères qui permettraient de réduire le bruit pour le bien-être des citoyens habitant à proximité des sentiers. En ce sens, le gouvernement pourrait faire appel à la Table des partenaires sur la gestion

du bruit en milieu municipal, où siègent déjà une quinzaine d'organismes nationaux.

Pour ce qui est des rejets d'hydrocarbures, la FQM recommande que le gouvernement établisse un échéancier clair du plan de travail en concertation avec le gouvernement fédéral, responsable des normes de construction applicables aux véhicules hors route et aux normes relatives aux rejets d'hydrocarbures, pour atténuer les impacts environnementaux de cette pratique. Actuellement, la majorité des modèles de motoneige sur le marché offrent une motorisation qui repose sur la technologie très polluante du moteur deux temps. La FQM souhaite que cette situation change rapidement en faveur des moteurs à quatre temps, qui sont plus écologiques. Nous nous référons, entre autres, aux VTT, quads, où la technologie des moteurs à quatre temps a déjà déclassé celle des moteurs à deux temps.

Le Règlement sur la circulation de véhicules motorisés dans certains milieux fragiles vise à protéger des milieux comme les marais, les marécages, tourbières, dunes, cordons littoraux et plages de l'impact de la circulation des véhicules hors route. Dans le cadre du présent débat, la FQM est d'avis qu'il serait pertinent de revoir les objectifs de ce règlement à la lumière des conclusions portant sur les règles environnementales applicables aux utilisateurs de véhicules hors route. Considérant l'utilisation de ce type de véhicule sur l'ensemble du territoire, particulièrement sur les terres publiques, un renforcement de cette réglementation, notamment par l'imposition d'amendes dissuasives auprès des délinquants, contribuerait à une plus grande protection des milieux naturels.

● (9 h 50) ●

En matière de sécurité, les propositions répondent, à quelques nuances près, aux attentes exprimées par les municipalités et les MRC à l'occasion de la consultation du printemps dernier. Toutefois, bien que la FQM soit en accord avec l'amendement proposé de hausser l'âge minimal de 14 à 16 ans pour conduire un véhicule hors route, dans la mesure où cette utilisation se fait à l'occasion d'un travail et non de façon récréative, nous croyons que l'âge minimal de 14 ans pourrait être toléré.

Entre autres mesures, le gouvernement propose de protéger les réseaux interrégionaux contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés au bruit et aux odeurs. La FQM ne peut être qu'en accord avec cette mesure. Nous demandons aussi au gouvernement de conférer ou de confirmer le pouvoir aux municipalités d'acquiescer de façon consensuelle ou unilatérale le droit d'usage d'une propriété pour créer un sentier et le pouvoir d'utiliser, pour ce faire, les fonds des parcs. La FQM demande également de conférer aux MRC les mêmes pouvoirs d'acquiescer de façon consensuelle ou unilatérale le droit d'usage d'une propriété pour créer un sentier.

Par ailleurs, dans un souci d'assurer la pérennité du réseau de sentiers, le gouvernement devrait donner aux municipalités le pouvoir de réglementer sur les propriétés riveraines les dispositions d'implantation de nouvelles constructions, en lien avec la réglementation régissant les distances séparatrices que doit respecter un sentier lors de son implantation.

La FQM est entièrement d'accord avec la proposition de remplacer l'approbation des règlements

municipaux régissant la circulation des véhicules hors route par le ministère des Transports essentiellement par un devoir d'information de la part de la municipalité.

La loi et les règlements prévoient qu'il est interdit de circuler la nuit, entre 22 heures et 6 heures, dans les sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées, mais une municipalité locale peut modifier ces heures d'interdiction par règlement. Comme la loi octroie ce pouvoir spécifiquement aux municipalités locales, alors que, dans les faits, les sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées sont souvent sous la gestion de la MRC en vertu de baux, la FQM souhaite une modification législative afin d'étendre les pouvoirs dévolus aux municipalités locales à l'article 48 de la Loi sur les véhicules hors route aux MRC. De plus, ce pouvoir devrait être élargi à l'ensemble des réseaux interrégionaux en milieu habité.

Les nombreux commentaires reçus par la fédération de la part de ses membres indiquent que les municipalités et les MRC sont inquiètes des réelles possibilités d'améliorer la surveillance des sentiers et d'encadrer la pratique hors sentier. En effet, au même titre que les clubs de véhicules hors route, le monde municipal souhaite que les agents de surveillance aient des pouvoirs accrus. Toutefois, ces bénévoles doivent se soumettre à des normes précises de sélection. Il nous semble évident que certains d'entre eux devront pouvoir émettre des rapports d'infraction. En effet, nous reconnaissons qu'il est impensable, au plan de la surveillance des sentiers, que la responsabilité soit entièrement entre les mains de la Sûreté du Québec. Déjà, en vain, les municipalités demandent de plus en plus d'effectifs de la Sûreté du Québec sur leur territoire. Ces demandes, qui concernent principalement des affectations à la patrouille routière, sont insuffisantes pour répondre aux besoins soulevés par les comités de sécurité publique. Face à cela, nous imaginons difficilement comment la Sûreté du Québec pourra assurer une véritable surveillance des sentiers de véhicules hors route sans refiler une facture aux municipalités.

La FQM est favorable à la signature d'une entente entre la SQ et les fédérations de véhicules hors route en ce qui concerne la formation d'agents de surveillance. Toutefois, nous déplorons que le document d'orientation ne fasse aucunement référence aux comités de sécurité publique. En effet, il est impératif de confier un rôle de coordination précis aux CSP qui sont présents dans chacune des MRC. Les CSP sont déjà responsables du suivi de la desserte policière dans chaque territoire, et leur rôle, depuis la réorganisation policière de 2001, ne cesse de se consolider auprès des autorités locales. Nous croyons que cet arrimage renforcé entre les élus municipaux, les corps policiers et les fédérations de véhicules hors route est le meilleur moyen pour assurer le respect de la surveillance de l'application des règlements aux usagers des sentiers de motoneige et de quad. Cet arrimage est aussi nécessaire pour permettre une cohabitation harmonieuse entre la pratique du véhicule hors route et les populations riveraines de sentiers.

En conclusion, la FQM réagit positivement aux engagements présentés dans le document d'orientation sur les véhicules hors route. Nous pouvons vous assurer de la collaboration des autorités municipales pour participer activement à l'atteinte des objectifs établis. Au plan législatif, c'est avec intérêt que la FQM suivra l'aboutissement des démarches en cours qui visent à terme le dépôt d'un

projet de loi sur l'encadrement de la pratique des véhicules hors route au Québec.

Nous remercions les membres de la Commission de transport et de l'environnement pour leur considération. Nous sommes convaincus que les citoyens de nos régions pourront profiter d'une pratique mieux encadrée des véhicules hors route, harmonieuse et intégrée à leur environnement. Mme la ministre, M. le Président, membres de la commission, je vous remercie de m'avoir écouté, et nous sommes prêts, avec mon collègue, à répondre à vos questions. Merci.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. Garnier. Et, sans plus tarder, nous allons débiter nos échanges. Mme la ministre.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, bienvenue, M. Garnier et M. Lahaie. Alors, on vous remercie d'être présents ce matin pour venir faire part de vos commentaires à la commission parlementaire. Je vais le dire d'entrée de jeu, là, votre document, il est très élaboré, il y a beaucoup d'éléments. Assurément qu'on va manquer de temps, là, pour être capables... Parce qu'il y a des points qui mériteraient d'être précisés, qui sont dans notre document, mais qui, semble-t-il, n'étaient peut-être pas suffisamment clairs ou qui mériteraient d'être éclaircis, précisés. Je vais peut-être juste faire part de quelques-uns, mais je vais venir sur des points essentiels, qui me semblent déterminants dans votre document.

Vous parlez, M. Garnier, de la possibilité de conférer ou de confirmer le pouvoir aux municipalités d'acquiescer de façon consensuelle ou unilatérale le droit d'usage d'une propriété pour créer un sentier ou de pouvoir utiliser, pour ce faire, les fonds de parcs. Alors, la FQM est d'accord avec le principe de l'expropriation pour permettre un sentier, là, de... d'assurer la permanence finalement d'un sentier qui pourrait parfois être problématique ou conflictuelle. Alors, la FQM est d'accord avec cette position-là. Alors, M. le Président, j'aimerais entendre M. Garnier ou M. Lahaie.

M. Garnier (Charles): C'est exact, Mme la ministre. C'est un peu la position d'ailleurs que j'avais apportée avant-hier, alors que j'ai déposé pour ma région, chez nous, pour les Laurentides. La FQM est d'accord à donner... Enfin, vous savez, on a parlé avant-hier du fameux cas de la municipalité de Saint-Zénon, où on attend évidemment le jugement là-dessus. Il est évident que ce n'est peut-être pas certain que présentement, dans la loi, on puisse permettre aux municipalités d'exproprier à des fins de sentiers récréatifs, ce n'est pas clair. Nous, on demande qu'on puisse le faire et également qu'on puisse se servir des fonds de parcs pour ce faire, parce que, là non plus, ce n'est pas clair qu'on puisse se permettre, les municipalités, d'exercer nos fonds de parcs pour faire l'acquisition de sentiers récréatifs.

Mme Boulet: Merci, M. le Président.

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

Mme Boulet: Vous comprenez, M. Garnier, qu'on a entendu beaucoup, beaucoup de représentants ou de groupes de citoyens qui s'opposent, là, catégoriquement

à cette position-là, hein? Ce n'est pas clair. Disons que ce n'est pas clair, M. Garnier.

M. Garnier (Charles): J'avoue, Mme la ministre, qu'il y a peut-être un petit danger à ça. Vous savez, trop, c'est trop; pas assez, ce n'est pas assez. J'avoue qu'il y a peut-être des réserves à émettre là-dessus, mais je pense que, si on veut pouvoir vraiment avoir des sentiers à travers le Québec, des sentiers importants, il va peut-être falloir... Remarquez qu'on privilégie l'acquisition de gré à gré et la négociation. C'est sûr que l'arme de l'expropriation, c'est peut-être l'arme du dernier recours.

Mme Boulet: M. Garnier, à la page 7, vous parlez de la possibilité de saisir le véhicule hors route du fautif en cas de récidive, et c'est actuellement permis par l'article 40, autant par l'agent de la Sûreté du Québec, par un policier municipal ou par l'agent de surveillance, de faire déplacer ou de remettre un véhicule hors route pour mettre un terme à une infraction. C'est actuellement permis par l'article 40.

Je vais revenir également sur... Il y a un point, là, qui...

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

Mme Boulet: Oui.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous voulez émettre un commentaire sur...

M. Garnier (Charles): C'est juste le fait... On voulait juste un peu renforcer, si vous voulez.

Mme Boulet: Oui, c'est ça, O.K., préciser que c'est important pour vous, là.

M. Garnier (Charles): Exact.

Le Président (M. Pinard): Mme la ministre.
● (10 heures) ●

Mme Boulet: À l'encart, à la page 14... Puis là j'ai comme deux points, puis je ne sais pas à quel endroit, et vous dites dans l'encart, vous dites: On recommande «au gouvernement de donner aux municipalités le pouvoir de réglementer sur les propriétés riveraines les dispositions d'implantation de nouvelles constructions en lien avec la réglementation régissant les distances séparatrices que doit respecter un sentier lors de son implantation». On ne saisit pas bien, parce que, selon nous, les municipalités ont déjà ce pouvoir-là, via leur schéma d'aménagement, de statuer ou d'établir des distances séparatrices. Alors, je voudrais juste que vous me précisiez, M. Garnier, là, c'est quoi que vous voulez qu'on fasse de plus.

M. Garnier (Charles): Encore une fois, c'est une question de renforcement, c'est vraiment pour établir la position actuelle qui est là puis qu'il faut continuer à...

Mme Boulet: O.K. Bon, bien, j'apprécie.

M. Garnier (Charles): C'est pour confirmer.

Mme Boulet: O.K. À la page... Puis, en lien avec ça, dans vos recommandations, à la fin, vous dites: «Que le gouvernement modifie l'article 48 de la Loi sur les véhicules hors route afin d'étendre ce pouvoir aux MRC.» Dans le document, à la page 17, on dit que... Parce que l'article 48, il y a deux volets. Il y a le premier volet qui est les distances séparatrices, qui est déjà un pouvoir aux municipalités, et le deuxième volet, c'est tout ce qui a trait aux grilles horaires, la nuit, là, la circulation de 24 heures, ajuster et modifier, moduler la grille horaire dans une région ou dans une autre. Et, à la page 17 de notre document, c'est déjà prévu qu'il est proposé, dans une modification réglementaire, de clarifier le pouvoir des MRC. Parce qu'actuellement les grilles horaires, c'étaient les municipalités qui pouvaient les définir, et maintenant, nous, on pense que, pour avoir une certaine homogénéité entre les régions, qu'il faut amener ce pouvoir-là plus haut et de donner ce pouvoir-là aux MRC parce que sinon... On veut éviter que chaque municipalité décide, elle, d'établir sa grille horaire puis que le motoneigiste ou celui qui circule sur les sentiers d'une ville à l'autre, la réglementation, bien il arrive à quelque part puis... Alors, si on veut que ce soit... Bien, les régions pourront définir, les MRC pourront définir, mais, à l'intérieur d'une MRC, on couvre un territoire beaucoup plus grand, et c'était la possibilité qui était offerte, là, à la page 17 du document.

M. Garnier (Charles): On est en accord avec ça, Mme la ministre. On a déjà eu l'occasion, tous les deux, d'en discuter lors d'une table Québec-Régions. Il est bien évident que c'est bien sensé que de permettre aux MRC de le faire. Vous savez, dans une MRC, il peut y avoir... le long du parc linéaire, dans les Laurentides, chez nous, il peut y avoir 10 municipalités, dans une MRC, traversées par le parc linéaire. Il est inconcevable que chaque municipalité puisse régir, si vous voulez, ses heures de circulation.

Mme Boulet: O.K.

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

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Je vais revenir sur... Vous dites, là, par rapport aux moteurs deux temps ou quatre temps, vous dites que le gouvernement devrait définir un plan, un échéancier. Vous savez pertinemment que c'est de juridiction fédérale. Est-ce que la fédération, votre fédération, est-ce que les municipalités ont déjà fait pression? Est-ce qu'on a déjà fait mention à Environnement Canada ou à Transport Canada qu'il y a une problématique en termes de réglementation autant au niveau des bruits que des émissions... de rejets d'hydrocarbures, et qu'il faudrait être plus avant-gardiste ou être plus proactif dans cette démarche-là? Parce que, nous, on le fait, mais on aimerait ça que des associations, des organismes comme vous qui avez beaucoup de poids parce que vous regroupez... Vous représentez beaucoup de gens, beaucoup de municipalités, et je pense que ça nous donnerait un bon coup de main si vous parliez dans le même sens ou de la même voix. Alors, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): M. Garnier.

M. Garnier (Charles): ...de le faire, Mme la ministre.

Mme Boulet: À l'heure actuelle, c'est des normes nord-américaines qui sont statuées aux États-Unis, le Canada les endosse, et après le Québec suit les mêmes paramètres qui sont définis par le fédéral. Pour ce qui est des normes de rejets d'hydrocarbures, il y a des nouvelles normes qui vont être appliquées, là, dès 2007 et qui sont beaucoup plus rigoureuses que ce qui existe. Mais vous avez raison, pour ce qui est du bruit, il y a beaucoup de travail encore à faire, et je pense qu'il va falloir, là, que, tous ensemble, on essaie de discuter avec le fédéral puis qu'on voie à mettre des choses, là, qui soient plus respectueuses de nos besoins, des riverains et de notre environnement. Alors, merci, M. le Président. Je vais regarder si j'ai... Ça faisait pas mal le tour. Sinon, je vais laisser la place à mes collègues. Je ne sais pas, mes collègues, est-ce que vous avez...

Le Président (M. Pinard): M. le député de La Prairie avait demandé le droit de...

M. Dubuc: Merci, M. le Président. Il y en a qui m'ont demandé de poser des questions, mais les questions se posent, on tourne toujours un petit peu dans le même sens, là. Puis c'est bien correct aussi, parce qu'il y a des réponses qui vont sortir un peu qui sont différentes. Il y a une affaire que vous avez dite tantôt qui est bien importante, c'est le bruit, le bruit... Des citoyens qui vivent alentour puis qui entendent le bruit, ce n'est pas plaisant toujours. Ça, on comprend puis on est bien d'accord avec vous. Il y a une chose qui m'intrigue énormément, sur la question des fabricants. De plus en plus, les fabricants, il y a une vitesse encore de plus en plus élevée, et c'est sûr que, si la vitesse est plus élevée, il y a un bruit qui en sort. Y a-tu des approches qui sont faites envers les compagnies, puis, à ce moment-là, essayer de surveiller ce contrôle de vitesse là et en même temps le contrôle du bruit?

Le Président (M. Pinard): M. Garnier.

M. Garnier (Charles): C'est certain qu'il était question d'un projet pilote où on voulait sensibiliser l'industrie à ça, mais je ne pense pas que ça revient à la FQM que de forcer une législation ou de forcer les manufacturiers à se corriger à ce niveau-là. Vous savez, vous avez entièrement raison de dire... Puis d'ailleurs, moi, je ne suis pas un expert en motoneige, mais j'ai tellement côtoyé les associations que j'ai quasiment appris sur le bras avec eux autres. Ce n'est peut-être pas tellement le moteur deux temps, quatre temps qui fait en sorte que ça fait plus de bruit ou moins de bruit comme le système d'entraînement de la motoneige à haute vitesse, qui entraîne un problème au niveau des décibels et du bruit. Mais je ne pense pas qu'il nous revient, en tout cas, à la FQM... Évidemment, on va demander au gouvernement de le faire, mais je pense que c'est à vous, au gouvernement, de légiférer pour faire en sorte que les fabricants se conforment à une certaine norme en termes de bruit.

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

M. Tomassi: Oui, oui. Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Dans votre document, vous marquez,

à la page 12, la question de l'âge au volant. Vous faites mention que la FQM appuie les propositions du rapport, qui sont: Rendre obligatoires la formation et le certificat d'aptitude pour les jeunes de 14 ans... Dans le document, il est marqué à la page 15, là, qu'on voudrait peut-être hausser l'âge minimal de 14 à 16 ans. Vous n'en faites pas mention, et hier, nous en étions à discuter un peu, et là... et la technologie, aujourd'hui, nous permet d'avoir les nouvelles en temps réel, et malheureusement, hier, un accident est arrivé, un jeune conducteur de 14 ans sur une motoneige est décédé, un accident tragique. Et la Direction de la santé publique est venue nous dire aussi que c'est une problématique. Les gens, les producteurs, les manufacturiers de motoneiges sont venus nous dire hier qu'une motoneige, en moyenne, c'est 600 lb que ça pèse, et ça roule à une vitesse de 160 km/h en moyenne, là. Ils n'ont pas voulu nous dire exactement la vitesse maximale de ces engins, mais on peut dire, en moyenne, là, peut-être ça peut atteindre des vitesses de 160.

La FQM, là, vous ne pensez pas peut-être que la question de rendre obligatoire la formation... On ne pourrait peut-être pas faire en sorte de hausser l'âge de conduite de 14 à 16 ans. Vous savez, je me dis, moi, si un propriétaire de terrain de golf interdit à des jeunes de 14 ans de conduire des carts de golf, je me dis, moi, qu'une motoneige est beaucoup plus dangereuse qu'un cart de golf. Alors, vous ne pensez pas peut-être que ce serait une mesure qui serait envisageable?

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

M. Garnier (Charles): Merci, M. le Président. Vous savez, j'ai lu avec intérêt la déclaration de Mme la ministre, là, et je connais un peu sa position relativement à ça. Moi, avant-hier, j'ai même endossé cette position-là au nom de la région des Laurentides en disant qu'il me semble qu'il était normal qu'en bas de 16 ans, là, on ne tolère pas les jeunes sur ces véhicules, qui sont de véritables bombes. Je déplore, moi aussi, l'accident qui est survenu. Ce matin, je m'en venais, puis j'entendais ça, puis je me disais: Mme la ministre va bien m'en parler, mais c'est vous qui m'en parlez.

C'est certain que la position que j'avais au niveau des Laurentides, on endossait ce que vous marquez dans votre document d'orientation, sauf qu'il faut comprendre qu'au niveau de la FQM on représente tout le Québec, et le Québec, c'est grand et c'est des grands territoires, immenses. Ce qu'on dit dans notre document, aujourd'hui, c'est qu'on demande une tolérance. On ne dit pas qu'on est en désaccord avec la commission là-dessus, là, on demande une tolérance, là, pour ce qui est des jeunes, par exemple, qui vivent dans le Grand Nord, qui vont à l'école avec des motoneiges, qui véhiculent, qui travaillent avec ça, une tolérance pour ces jeunes-là de 14 à 16. Mais on parle d'une tolérance puis on parle évidemment d'un encadrement, d'une formation qui serait applicable aussi à ces jeunes-là.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. À la page 4, vous recommandez que ce soient les MRC qui soient responsables d'établir les sentiers

permanents sur leur territoire et que la CRE joue un rôle de concertation. Pourquoi vous nous amenez ça? La CRE peut être responsable, jouer un rôle de concertation, les MRC ont la responsabilité d'établir les sentiers, et c'est la CRE qui planifie le territoire.

• (10 h 10) •

M. Garnier (Charles): C'est principalement à cause de la diversité du territoire. Principalement. Aujourd'hui, les schémas d'aménagement, vous savez que ça relève des MRC, chez nous. On a les coordonnateurs, on a les urbanistes, on a tout ce qu'il faut pour faire ça. On a regardé beaucoup, on a analysé ce point-là, là. Je le sais que c'est un point qui est probablement soulevé seulement par nous, par la Fédération québécoise des municipalités, mais vous savez que la FQM est très proche des MRC comme telles, et on pense qu'avec les outils que les MRC ont et avec le contrôle des MRC sur nos schémas d'aménagement respectifs ça devrait s'en aller plutôt vers les MRC dans un premier temps. Et, par après, si on parle d'interrégional, l'interrégions, au niveau des sentiers, bien là, au niveau de la CRE, ça pourrait être discuté entre régions.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui. À cet effet-là, avez-vous discuté de l'argent? Est-ce que l'argent, qui est de 20 000 \$, va aux MRC ou à la CRE?

Garnier (Charles): Regardez, ça, cette question-là, je l'avais prévue puis je l'avais dit à mon collègue: Je vais l'avoir. J'étais certain. D'abord, le 20 000 \$, ça a été discuté à la Table Québec-Régions si j'ai bonne souvenance. C'est bien certain que, d'une région à l'autre, d'abord il y a une importance. Il y a certaines régions qui ont fait des holà, 20 000 \$, ce n'était pas assez. Pour d'autres, c'est peut-être assez, c'est sûr. Si on transpose l'argent que vous auriez à mettre dans ça au niveau des MRC, bien, des MRC, il y en a 91, il y en a pas mal plus que des régions. C'est certain que ça pose peut-être un problème financier, sauf que ce n'est pas toutes les MRC au Québec qui ont la problématique motoneiges, véhicules hors route. Il y a certaines MRC, je n'ai pas l'impression qu'ils vont travailler très fort là-dessus, entre guillemets, là. Mais d'autres par contre, ils vont devoir travailler très fort avec les autres MRC voisines aussi.

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

Mme Boulet: Très rapidement, M. Garnier. Dans les schémas d'aménagement, il y a des MRC ou des municipalités qui nous ont proposé d'inclure les sentiers dans les schémas d'aménagement. Nous, on pense que ça rendrait tout le système beaucoup plus rigide, puis on n'aurait pas la souplesse. Parce que, des fois, un sentier peut passer à 20 mètres de plus, un agriculteur peut dire: Je suis d'accord que vous passiez sur ma terre, mais un peu plus là, un peu plus à gauche, un peu plus à droite. Est-ce que vous pensez qu'on pourrait définir le principe d'un axe, d'un axe de sentier qui... l'axe peut être... il peut bouger, là, finalement, mais que la direction... définir un axe plutôt qu'un sentier et, à l'intérieur de cet axe-là, bien, qu'il y ait une possibilité de mouvance, là, de faire bouger le sentier, de le déplacer selon les gens qui nous accordent des droits de passage?

Garnier (Charles): ...MRC à l'autre, vous voulez dire, là?

Mme Boulet: Oui. Mettons, est-ce qu'on pourrait définir des axes de sentiers dans les schémas d'aménagement qui auraient cette souplesse-là?

Garnier (Charles): Bien sûr. Sur le plan, là, supra-MRC, on pourrait s'en remettre aux conférences régionales des élus à travers, par exemple... Moi, je vais parler pour ma région, chez nous, que je connais le mieux, mais à travers, par exemple, Loisirs Laurentides, chez nous, qui font déjà un travail à ce niveau-là et un travail inter-MRC, là, qui ne sont pas limités à une MRC mais à toutes les MRC de ma région, le travail au niveau de la coordination de ces sentiers-là se fait déjà, en tout cas chez nous. Je ne le sais pas dans les autres régions, je ne peux pas parler pour les autres, là, mais...

Mme Boulet: ...M. Garnier. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, je cède maintenant la parole au député de Beauharnois et critique officiel de l'opposition en matière de transports. M. le député.

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Garnier, M. Lahaie, bienvenue à cette commission. Un mémoire très enrichissant avec beaucoup de suggestions, et on reconnaît là l'expertise de la Fédération québécoise des municipalités. Je vais reprendre la balle au bond de mes collègues concernant le dépositaire de tout ce travail-là. Quand vous nous dites, les MRC, là — c'est parce que je veux bien comprendre, là — l'idée en arrière de ça, c'est d'inscrire dans la planification, et les sentiers, de les inscrire au schéma? C'était ça, le but?

Garnier (Charles): C'est exactement ça, ça relève déjà du mandat donné aux MRC de le faire à travers leurs schémas.

M. Deslières: Oui. Bon. O.K. Là, c'est clair. D'accord. Est-ce que votre région est d'accord avec ça?

Garnier (Charles): Oui, bien sûr, bien sûr. Ma région des Laurentides?

M. Deslières: Oui.

Garnier (Charles): Certainement.

M. Deslières: Merci, M. Garnier. Je reviens à la page 5 de votre... le financement du réseau. Vous êtes conscient, M. Garnier, qu'il n'y a pas de nouvel argent, là, et que vous avez un mandat, en termes de fédération et via les MRC et les CRE, du développement économique régional. Alors, il est certain que de la façon que ça commence à... on commence à voir clair, là, que c'est un déplacement d'argent. Mme la ministre a été claire sur ça, il n'y a pas de nouvel argent, on déplace de l'argent. Est-ce que la fédération est d'accord avec ce principe-là? Parce que, moi, j'ai senti, là, les intervenants, on s'attendait à du nouvel argent.

Garnier (Charles): Remarquez qu'avant-hier on parlait de l'immatriculation, on parlait de redevances, on parlait de tout ça. Nous, on n'en fait pas état, mais on souligne quand même le problème au niveau de l'argent. Ça va venir d'où, ça? C'est évident. Je vais laisser mon collègue peut-être, là. C'est un grand gars de chiffres, ça, il va vous dire ça. Vas-y, Patrick.

M. Lahaie (Patrick): Bien, écoutez, je ne pourrai pas embarquer dans le détail non plus, sauf que la question se pose. Dans le document, à la page 12, c'est mentionné, la source est le ministère des Affaires municipales et des Régions. La fédération travaille avec le ministère, puis, les différents programmes, les budgets, on sait que c'est limité. On prend pour acquis qu'il y aura sûrement des précisions au cours des prochains temps, mais ça pose une préoccupation, comme vous le dites, étant donné que ce n'est pas de l'argent neuf, dans quelle enveloppe, et c'est un arbitrage qui va devoir se conclure ou être précisé prochainement, on l'espère.

M. Deslières: Bien, regardez, M. Lahaie, M. le Président, regardez, M. Lahaie, c'est qu'à la lecture de différents documents venant de la fédération, des CRE, différentes MRC, ils sont à peu près... tout le monde est en demande pour l'augmentation des budgets pour — je vais simplifier un peu; pour — l'ensemble du développement économique. Alors, si on prend à même les enveloppes, qui sont insuffisantes, ça va causer un problème. Je comprends qu'on dédie l'argent... Je reprends les paroles de Mme la ministre, on va dédier des argents pour le développement des sentiers, etc., et...

Mme Boulet: Ça ne s'est jamais fait.

M. Deslières: Pardon?

Mme Boulet: Ça ne s'est jamais fait.

M. Deslières: Ça ne s'est jamais fait, sauf que vous êtes déjà en demande à travers tout le Québec, où les budgets sont insuffisants pour le développement. Au départ, si c'est insuffisant puis si on en prend à même, vous allez être coincés en quelque part. Les CRE, les MRC et les différentes régions vont être coincées. On règle un problème... on déshabille Pierre pour habiller Jean, là.

Le Président (M. Pinard): M. Garnier.

M. Garnier (Charles): C'est un peu pour...

M. Deslières: Ma question: Est-ce que vous êtes satisfaits de la réponse gouvernementale sur le financement et de la façon qu'on va le financer?

M. Garnier (Charles): C'est nous qui vous posons la question ce matin. On ne vous arrive pas avec une solution dans ça, là, on vous demande de trouver une solution parce que c'est certain que le problème se pose. Le problème de l'argent se pose toujours, mais il faut penser aux retombées économiques de cette industrie-là aussi, là. Il y a des millions et des millions que ça rapporte au gouvernement, et il y a sûrement des solutions à trouver.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Question plus pointue, plus spécifique, certains aspects. On parle de l'étude socioacoustique. Hier, d'autres groupes en ont fait pratiquement un préalable, quant à la réglementation sur les bruits, là, les zones tampons, tout ça. Est-ce que la fédération est en accord avec les autres groupes, à savoir que cette étude socioacoustique doit être un préalable avant que le travail de concertation dans chacune des régions se fasse?

M. Garnier (Charles): On est entièrement d'accord avec ça. D'ailleurs, c'est très clair dans le dossier, ici, on collabore déjà à une étude acoustique au niveau, là, du bruit routier dans certaines municipalités que j'ai énumérées tout à l'heure, dans mon mémoire. Il est évident qu'il faut se porter... il faudrait absolument exiger une étude acoustique pour chacune des régions du Québec.

M. Deslières: Mais en préalable parce que c'est la base du travail, là. C'est ça, la question fondamentale. Cette étude-là, là, doit être commencée le plus tôt possible pour outiller les gens dans leur travail de concertation dans chacune des régions.

M. Garnier (Charles): Il faudrait comme peut-être commencer par établir les réseaux avant d'en faire l'étude acoustique. Vous savez, il y a des endroits où on n'a peut-être pas besoin de la faire, l'étude acoustique, sauf qu'à d'autres endroits où il y a plus de densité, bien il faudrait peut-être porter une attention plus pointue.

M. Deslières: Bien non, c'est bien évident. C'était clair et net dans ma tête que, là où on a besoin d'une étude, tu sais, je pense que les gens sont assez intelligents pour comprendre ça, là. Ça va pour moi.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le député de Beauharnois. Je cède maintenant la parole au député de Gaspé. M. le député.

• (10 h 20) •

M. Lelièvre: Merci, M. le Président. M. Lahaie, M. Garnier, bonjour. Il faut dire bonjour, parce qu'on vous a vu cette semaine. Vous demandez, dans votre mémoire, vous demandez au gouvernement de donner aux municipalités le pouvoir de réglementer mais également d'acquiescer de façon consensuelle ou unilatérale le droit d'usage d'une propriété. J'essaie, depuis le début de cette commission et même depuis le jugement qui a été suspendu... Parce que ça devait être temporaire, il y a un jugement qui a été suspendu. Je regarde les articles de loi que nous avons, hein, que nous avons, et on parle encore une fois, le gouvernement voudrait prolonger. L'article 87.1, ce n'est pas faire une injure à la cour de lire cet article-là, c'est: «Nulle action en justice fondée sur des inconvénients de voisinage ou sur tout autre préjudice lié aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants ne peut être intentée pour des faits survenus entre le 16 décembre 2001 et le 1er mai 2006.»

Quand on regarde la teneur de ce texte de loi, hein, de cet article-là et qu'on dit aux gens: Vous savez, les municipalités ont le pouvoir de faire des expropriations, le gouvernement a le pouvoir de faire des expropriations

à des fins d'utilités publiques... Et là, moi, je pense qu'il faut, au niveau des unions municipales, au niveau des organismes, se pencher sur cette question-là, parce que, le jour où on va décider d'exproprier parce qu'il y a quelqu'un qui bloque la route, parce qu'il a une terre agricole puis qu'il ne veut pas la mettre là-dedans, puis que, là... ou encore on va couper la terre en deux, on va décider de faire un chemin là, je ne le sais pas, moi, jusqu'où qu'on va se rendre avec ça, mais je pense que c'est très dangereux puis je pense qu'il y a une réflexion profonde à faire à ce niveau-là.

Parce que, si c'était dans notre cour... Puis ça va loin, parce qu'on parle même de contaminants, là, on ne peut même pas poursuivre parce qu'on contamine notre... La suspension des droits, là, ça couvre également les contaminants. On ne peut pas aller en justice parce qu'il y a des contaminants qui viendraient nuire à la santé des gens. C'est ça qui est marqué là, là: «Nulle action en justice fondée sur des inconvénients de voisinage ou sur tout autre préjudice lié aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants ne peut être intentée pour des faits survenus entre le 16 décembre 2001 et le 1er mai 2006.»

Moi, je trouve ça exorbitant du droit... parce que c'est le droit civil du Québec, là. Il y a un organisme qui... il y a un groupe qui est venu nous faire une présentation cette semaine, parlant de l'article 976 du Code civil du Québec qui prévoit que les voisins, bon, ils doivent accepter les inconvénients normaux du voisinage, qui n'excèdent pas les limites de la tolérance qu'ils se doivent, suivant la nature ou la situation de leur fond, ou suivant les usages locaux... Bon. On doit accepter les inconvénients, mais, lorsque c'est rendu... C'est plus qu'un inconvénient, là, ça devient une négation de droit.

Je vous dis ça... Je laisse ça à votre réflexion, mais je pense qu'il y a lieu, avant que l'on légifère jusqu'en 2009, parce qu'il y a une proposition d'aller jusqu'en 2009, qu'on réfléchisse attentivement là-dessus. Parce que, si on est capables de baliser de gré à gré les sentiers, si on est capables de régler par acquisition moyennant dédommagement ou encore d'avoir... Parce que, lorsqu'on parle de droit de passage, on parle de servitude, hein? Un droit de passage, il faut avoir une servitude. Donc, on peut l'acquérir par négociation. Vous le savez, vous êtes dans les municipalités, puis ça se fait. Et deux voisins qui sont enclavés peuvent demander à la cour, lorsque l'un refuse de laisser passer, un droit de passage moyennant un certain dédommagement puis de ne pas endommager ou aggraver la situation chez son voisin. Alors, il y a des mécanismes dans la loi qui sont là, au niveau du Code civil, du droit civil, puis, moi, je pense qu'il faut réfléchir sérieusement à rétablir les droits des citoyens.

Le Président (M. Pinard): M. Garnier, commentaire, réplique?

M. Garnier (Charles): Mais remarquez que j'avais déjà souligné dans le mémoire le fait que c'est sûr que c'est une question de droit. C'est certain que d'aller en expropriation, c'est peut-être la dernière chose à faire. C'est certain qu'on privilégie aussi d'obtenir de gré à gré ou par négociation les servitudes nécessaires, mais vous allez comprendre qu'il va falloir... s'il faut passer, il faut passer, il va falloir qu'on trouve des solutions. Regardez la section du parc linéaire qui a été court-circuitée chez

nous, là, par le jugement Langlois. Je vous ferai remarquer que c'est une ancienne emprise ferroviaire qui n'est même pas la propriété des MRC ou des municipalités, qui appartient encore au gouvernement du Québec, puis le problème s'est posé là. Autrefois, il passait des trains. Aujourd'hui, on a un recours collectif parce qu'il passe des motoneiges. Ça évolue, là. Je suis d'accord avec vous, M. le député, qu'il y a une question de droit.

Moi, j'ai très hâte de voir le résultat du jugement de Saint-Zénon, là, le jugement qui va être donné à Saint-Zénon là-dessus. Avant-hier, je soulignais qu'à la mairie de Saint-Sauveur j'ai été pendant des années et des années à utiliser mon fonds de parcs pour acquérir des servitudes de pistes de ski de fond, puis il y a un avocat qui m'a dit à un moment donné: C'est carrément illégal, ce que tu fais là, tu n'as pas le droit de faire ça. Je le faisais de toute bonne foi, puis il n'y a jamais personne qui a contesté ça. Je prenais l'argent de mon fonds de parcs puis je me portais acquéreur, au nom de la municipalité, de servitudes de passage. Mais est-ce que c'est légal? Est-ce que ce ne l'est pas? Moi, j'aimerais ça qu'on éclaircisse ça, ce point-là, au moins celui-là, la question des fonds de parcs.

Puis, en parallèle, pourquoi ne pas aller plus loin puis essayer de savoir, à travers le jugement qui s'en vient ou un autre, si les municipalités, les MRC ont droit d'exproprier à des fins de sentiers récréatifs? Je le sais que c'est d'intérêt public. L'intérêt public doit prévaloir quand on exproprie, ça doit être pour l'intérêt public. Est-ce que c'est d'intérêt public d'exproprier un sentier motorisé, par exemple, qui fait en sorte de faire vivre un village au plan économique? C'est très important. Est-ce que le développement économique, c'est d'intérêt public? Je pose la question, moi, je n'ai pas de réponse, là.

M. Lelièvre: C'est défini comme utilité publique.

M. Garnier (Charles): C'est ça.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le maire. M. Lahaie, merci. Alors, les échanges sont maintenant complétés. Nul doute que les propos tenus vont enrichir la pensée, la réflexion des membres de la commission. Merci infiniment de vous être déplacés. Alors, j'inviterais maintenant la Conférence régionale des élus de Lanaudière de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, j'inviterais immédiatement les gens de Lanaudière de bien vouloir prendre place. Alors, permettez-moi, chers collègues, de vous présenter la Conférence régionale des élus de Lanaudière, qui est représentée ce matin par M. Richard Marcotte, président de la CRE Lanaudière et maire de Mascouche — bonjour...

M. Marcotte (Richard): Bonjour.

• (10 h 30) •

Le Président (M. Pinard): ...monsieur — et M. Marc Valade, directeur général de la CRE de Lanaudière. Bonjour, M. Valade. Alors, les règles sont fort simples, M. le maire, vous avez 15 minutes pour nous

présenter votre mémoire, et par la suite nous aurons une belle période d'échange avec vous pendant 30 minutes. Alors, à vous la parole, monsieur.

Conférence régionale des élu-e-s de Lanaudière (CRE de Lanaudière)

M. Marcotte (Richard): Alors, merci, M. le Président. Merci de votre accueil, tout le monde. Alors donc, en juin dernier, Transports Québec tenait dans Lanaudière une consultation publique sur les véhicules hors route. Le présent document se veut une poursuite de la réflexion suscitée par cette consultation et par le document d'orientation qui en a découlé.

D'entrée de jeu, je voudrais vous dire que Lanaudière est la deuxième région au Québec au niveau du facteur économique, 85 millions de dollars que ça représente au niveau d'effets ou de rendement économique, et que Lanaudière est par ce fait même une destination internationale et nord-américaine au niveau des véhicules hors route et particulièrement aussi des véhicules... de skidoos, motoneiges.

Les retombées économiques donc de la pratique de la motoneige et du quad sont importantes dans la région de Lanaudière. Toutefois, ces activités récréatives, qui sont en progression à travers le Québec, occasionnent un accroissement des problèmes tant au niveau du comportement des adeptes de ce sport que des inconvénients ressentis par les résidents riverains. Consciente de cette situation, la CRE Lanaudière travaille en partenariat avec diverses entreprises et certains organismes régionaux au dossier de la permanence des sentiers, et ce, depuis 2003.

À cet effet, on salue la démarche de Transports Québec visant à mettre en place des tables de concertation régionales. Tel que mentionné précédemment, plusieurs intervenants et intervenantes de la région de Lanaudière sont déjà à l'oeuvre dans ce dossier depuis l'initiative du ministère des Ressources naturelles et de la Faune afin d'élaborer un plan directeur pour les sentiers récréatifs situés en terres publiques. Les 26 entreprises et organismes impliqués ont mis en commun leurs préoccupations et leurs priorités lors de nombreuses rencontres. Mentionnons notamment que Tourisme Lanaudière, qui positionne ce dossier comme prioritaire, a demandé d'étendre la portée du plan directeur à l'ensemble du territoire de la région, tant en terres publiques que privées. Je vous rappelle que nous avons six MRC, des schémas d'aménagement à arrimer, et la CRE, aujourd'hui, nous présentons notre mémoire en fonction de notre rôle bien spécifique qui est la concertation et la coordination.

Alors donc, de cette démarche de concertation a émergé un plan d'action pour la permanence des sentiers récréatifs. De ce fait, Lanaudière a déjà un pas d'avance sur plusieurs autres régions dans le dossier de la permanence des sentiers motorisés. Il sera alors important que le projet en cours de réalisation soit maintenu et encouragé. Cela devra permettre de trouver des solutions gagnantes qui contribueront à maintenir les retombées économiques liées à la pratique du sport motorisé dans le respect de l'environnement, de la propriété privée et bien sûr dans le respect de tous les citoyens et citoyennes.

En pratique, la planification des réseaux intra et interrégionaux sera un travail exigeant, et, selon la volonté

de Transports Québec, la concertation se fera sur trois ans. Cette période nécessitera de nombreuses réunions. La personne responsable devra faire de multiples sorties terrains et l'utilisation d'outils d'information spécialisés pour accomplir son travail. Notons que l'une des principales difficultés se rapportant à la gestion et à la planification des tracés de tels sentiers sera de déterminer des mesures pour enrayer la circulation hors sentier. Alors, vous comprendrez que la complexité implique une législation tant en sécurité publique que dans les MRC et les villes et aussi la responsabilisation de chapeau du ministère des Transports Québec. Le problème est actuellement notoire en zone agricole, où les municipalités et les propriétaires sont un peu laissés à eux-mêmes pour contrôler la délinquance dans la pratique sportive.

En effet, les dommages à la propriété de toutes sortes sont nombreux. Lorsque les contrevenants s'aventurent hors sentier, et cela sans compter les dommages déjà subis par la simple présence de ces sentiers sur les terres cultivables — à titre d'exemple, pensons au gel des drains causé par le passage répété des motoneiges... De toute façon, le monde agricole nous a toujours signalé qu'il était contre le principe de permanence des sentiers récréatifs en zone agricole, principe qui est contradictoire avec l'agriculture et son besoin de rotation des cultures. C'est pourquoi, sur les terrains privés et en zone agricole, notre groupe de concertation a toujours favorisé le principe de stabilité, c'est-à-dire de souplesse du réseau, plutôt que le principe de pleine permanence, c'est-à-dire versus expropriation, qui est un geste de bout de ligne, à notre sens.

Obtenir la possibilité de circuler sur une propriété privée est un privilège, et la CRE Lanaudière entend respecter ce principe tout au cours de ses démarches. D'ailleurs, afin d'assurer cette stabilité du réseau, des ententes de droits de passage à plus long terme seraient probablement la meilleure solution. De plus, en forêt publique, la notion de priorité absolue consacrée à l'exploitation forestière est contradictoire à la pérennité des sentiers.

Donc, on comprendra que des coûts importants sont ainsi rattachés à la fonction de la ressource attirée à la table de concertation. À la lumière des tâches à produire, l'embauche d'une ressource pour une durée de trois ans est fort souhaitable. Il a été question, à la Table Québec-Régions, de fournir une aide financière annuelle d'environ 20 000 \$ à l'instance qui assurera le suivi du dossier. Cependant, il apparaît que cette somme n'est pas suffisante pour l'engagement d'une ressource à temps complet, en plus de tous les frais qui sont associés à cette tâche.

Je voudrais juste vous signaler qu'arrimer les intérêts des six MRC, la complexité de l'encadrement de la pratique, aussi, que je viens de vous identifier, et particulièrement aussi la spécificité du développement de Lanaudière — le sud de Lanaudière est en pleine croissance... Je vous donne juste un exemple pour ma ville. Nous avons eu, en moins de trois ans et demi, quatre ans, 5 000 nouveaux résidents juste pour la ville de Mascouche, et imaginez le sud de Lanaudière! Alors, vous voyez que, dans l'occupation du territoire, ça pose un problème majeur d'arrimage de toute la problématique de la pratique des véhicules motorisés. Alors donc, il faut vraiment comprendre que le rôle des MRC sera important aussi dans les zones urbaines, semi-urbaines, agricoles, forêt privée, forêt publique. Nous avons toute cette

problématique-là dans une seule région, un seul lieu, en plus d'être la deuxième en pratique sportive au niveau du Québec.

On constate donc que le document d'orientation n'indique pas clairement les sommes qui seront allouées à la mise en place et à l'entretien des sentiers permanents. La documentation d'orientation mentionne que l'aide proviendra de programmes déjà existants du ministère des Affaires municipales ou du Programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier, volet II. Il est toutefois à noter que la permanence des sentiers motorisés n'est pas le seul enjeu régional dans le domaine forestier. De plus, ce programme ne constitue pas la piste de solution de l'ensemble des problèmes reliés à la pratique des véhicules hors route de l'ensemble du territoire. Les enjeux de la permanence des sentiers diffèrent selon la tenure des territoires, qu'ils soient publics ou privés, et encore plus les territoires zonés agricoles de par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, et sous-tendent une multitude de complications particulières.

Donc, considérant l'importance d'assurer un développement harmonieux de la pratique du sport motorisé dans Lanaudière, considérant l'importance des retombées économiques des activités découlant de la pratique de la motoneige et du quad et considérant le travail de collaboration déjà entrepris pour assurer la permanence de ces sentiers dans la région, considérant que la CRE Lanaudière désire poursuivre son implication dans le dossier des véhicules hors route, la CRE Lanaudière est en faveur de la mise en place d'une table de concertation affectée à la permanence des sentiers des véhicules hors route. Toutefois, elle déplore le peu de moyens financiers rattachés à la gestion et au suivi de la table. Elle considère que, pour atteindre ces objectifs fixés par Transports Québec, le montant prévu annuellement devrait au moins être triplé, dans notre cas.

Juste pour terminer, je voudrais vous dire que la coordination que ça représente dans notre région demande un effort d'encadrement substantiel, parce que — j'écouterai l'interlocuteur de la fédération québécoise — il est évident que, dans le développement et la pratique du sport motorisé, toutes les régions ne sont pas du même niveau. Alors, nous sommes, nous, comme je vous dis, une région porteuse au niveau de l'industrie. Par contre, nous avons aussi en pleine figure la problématique du développement et de la croissance régionale et interrégionale et des MRC, particulièrement du sud, avec la relation avec le nord de la MRC, et vous allez bien comprendre que ça fait choc. Alors, on doit se mettre tous ensemble pour avoir un cheminement très, très cohérent. Et avoir un cheminement cohérent implique moyens. Sinon — on a analysé la situation — si on fait ça juste à la pièce ou région par région, sans coordination d'ensemble, nous allons nous revoir dans quelques années et on va être au même niveau.

● (10 h 40) ●

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le maire. Alors, nous allons immédiatement débiter notre échange avec vous, et j'inviterai Mme la ministre déléguée aux Transports et députée de Laviolette de bien vouloir entreprendre la première manche.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Merci, M. Marcotte, M. Valade. On vous souhaite la bienvenue

et on vous remercie d'avoir pris de votre temps si précieux pour venir nous faire part de vos commentaires quant au dossier qui nous intéresse particulièrement ce matin.

M. le maire, je vais vous dire que, quand on est allés chez vous, effectivement il y a un travail extraordinaire qui a été fait chez vous. Il y avait une dame, je pense, qui était la représentante, en fait qui travaillait pour l'ATR, mais qui était un peu la coordonnatrice et qui était comme là pour prévenir les conflits d'usage puis pour essayer de régler les différents problèmes qui se présentaient, pour éviter que ça dégénère puis que ça prenne des proportions, et effectivement, chez vous, là, ça semblait fonctionner très bien.

Des conflits, j'aimerais ça que vous m'en parliez. Est-ce que vous avez encore beaucoup de conflits d'usage? Parce que vous êtes une région où on connaît une croissance démographique. Alors, c'est dans ces régions-là que souvent on retrouve des conflits d'usage et qu'il faut arrimer tout ça à ce moment-là, il faut mettre en place des tables et mettre en lien tous ces gens-là pour essayer de prévenir les éventuels problèmes qui pourraient se présenter.

90 millions de dollars... On a les données de tourisme, là: c'est 86, près de 90 millions de dollars. Effectivement, vous êtes une région qui profite largement des retombées économiques de ces activités-là, et je pense que c'est important, d'autant plus important pour vous, là, de bien vous organiser.

Alors, ma première question: Est-ce que vous avez beaucoup de conflits? Est-ce qu'il y a eu beaucoup de conflits auxquels on a été capable, là, de mettre des solutions en place? Est-ce qu'il y a encore beaucoup de conflits qui existent? Et j'aimerais ça juste que vous me donniez un peu un portrait de votre région en ce qui a trait à la cohabitation, là, entre les riverains puis les utilisateurs, M. le président.

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

M. Marcotte (Richard): Alors, c'est une question extrêmement pertinente, parce qu'on dirait que, quand on résout quelques conflits, particulièrement qui sont plus faciles à résoudre dans la pratique sportive et touristique du nord de la région, il est évident qu'on résout certains problèmes, des conflits — par contre, on avait une avance dans ce qu'on appelle la détermination des sentiers — mais, quand le développement aussi arrive, ça reproduit d'autres types de conflits. Alors, les résidents urbains qui ne pratiquent pas la motoneige, ils sont beaucoup plus nombreux qui arrivent dans la région que ceux qui sont les pratiquants. Alors, vous allez bien imaginer que le conflit est simple: c'est que, quand quelqu'un vient de la région métropolitaine et qu'il s'installe dans Lanaudière, tout à coup il s'aperçoit que la notion des motorisés... ils sont devant sa figure. C'est un petit peu comme la réaction que vous avez du milieu agricole quand un urbain s'en va dans le milieu agricole et qu'il commence à dire: Bien, là, aïe, moi, je ne suis pas content des odeurs. Voyons! Bien, là, où tu as été?

Le problème, c'est que... Vous allez comprendre qu'il n'est absolument pas facile de résoudre ce problème, parce que les gens qui avaient une pratique assez anarchique, hein, où tout va vite puis où tout va... bon, où j'ai le droit d'aller partout avec mes véhicules motorisés,

ils sont carrément des gens qui sont des irritants extraordinaires. Et là ce qui se produit, c'est que, pour encadrer ça, on fait face à la police municipale dans le sud, les villes sont obligées de s'équiper avec des moyens financiers qui sont réels et qui sont substantiels, et on est obligé d'affecter deux, trois, quatre policiers là-dessus, à coups de 100 000 \$ par policier que ça coûte, l'unité, plus l'équipement. Ça n'a pas de sens, ça ne tient pas la route. Alors, si on fait un règlement d'emprunt pour... les gens vont dire: Allez, arrêtez ça, on va battre ça.

Alors, vous allez comprendre que, quand on a ce noyau dur de nouveaux résidents, quand on a la pratique qui est un petit peu anarchique — et c'est ce que je dis — c'est: Comment on va arriver pour être pragmatiques dans ça? On va se parler longtemps à l'entour d'une table, comme on fait, mais comment allons-nous arriver pour être pragmatiques dans ça?

Vous avez l'utilisation des schémas d'aménagement. Les schémas d'aménagement, c'est des lois qui nous permettent de régir l'occupation du territoire. Alors, pour nous autres, des zones d'encadrement dans les pistes, c'est plus efficace à notre sens que de déterminer et de dire: On va passer par force une orientation de piste ou de sentier.

Donc, à mon sens, ce qu'on s'aperçoit, nous, c'est qu'il faut un effort de consultation et de concertation des tenants du pour et des tenants du contre. Au Québec, on est spécialistes pour ça. Alors donc, on dit, nous, Lanaudière: On se doit d'asseoir... Même dans les MRC du sud, il y a des tenants du pour et du contre qui n'ont pas la même mentalité que les gens du nord de Lanaudière, dans le pour et le contre. Alors, cette diversité de situations là ne nous permet pas de dire qu'on va trouver une solution à court terme, immédiatement, et tout. Il va falloir qu'on fasse un passage de concertation et de consultation très sérieux. Et là on dit... Quand on dit: 20 000 \$ pour faire tout ça, ce n'est même pas les timbres et l'essence pour essayer de rejoindre six MRC ensemble, pour s'asseoir sur une coordination.

Mme Boulet: M. le maire, là...

Le Président (M. Pinard): Il doit y avoir eu une augmentation du prix des timbres. Mais ça ne relève pas du Québec, vous savez.

Mme Boulet: C'était mon autre question, M. le maire, c'était mon autre question. C'était mon autre question, étant donné...

M. Marcotte (Richard): Ce n'est pas méchant, là. Je voulais faire rire la table.

Mme Boulet: Si vous me permettez, M. le Président. Étant donné que vous avez une expertise, qu'il y a déjà une structure qui est mise en place, soyez assuré qu'on ne la mettra pas de côté. Alors, tout ça va être intégré. Ça peut même être l'ATR qui continue à chapeauter cet exercice-là. Comme dans certains endroits, ça pourrait être l'URLS. Ce n'est pas nous qui allons définir l'instance. Ce sera les conférences régionales des élus qui vont juger bon de donner cette responsabilité-là.

Le 20 000 \$, vous me dites qu'il est insuffisant. Je l'avais lu dans votre mémoire également. Quel est le

montant selon vous, M. le maire, que ça prendrait? Un montant raisonnable, parce que j'ai vu que vous étiez un grand sage. Alors, ça me prend un montant raisonnable, pragmatique.

M. Marcotte (Richard): Pragmatique, oui. Ce que je pourrais vous dire, c'est que, si vous prenez l'ensemble des régions... On a dit tout à l'heure qu'il y a quand même un grand différentiel, dans cette industrie-là, d'utilisation ou de problématique. Alors, moi, je pense que vous devriez analyser, le ministère, l'ensemble des régions qui sont plus à potentiel économique et aussi voir à ce devoir de résoudre une problématique forte, et là vous allez affecter vos ressources pas d'une façon, tu sais, égale en disant: Égal pour tout le monde, mais en voilà pour tout le monde. Ça, je vous assure qu'on pourra vous déposer les documents qui nous permettraient d'obtenir notre compte.

On dit aussi: Pour avoir une crédibilité dans ça et attirer le milieu municipal, particulièrement quand on donne, mettons, on va dire, trois fois ou quatre fois le montant énoncé, c'est une ressource, il nous faut quelqu'un de compétent qui va avoir le mandat de résoudre, à partir de la CRE, une coordination. Vous allez bien imaginer que, si on dit: Bien, on va vous donner 80 000 \$ pour faire votre ressource, bien n'allez pas dire aux municipalités après: Bien, donnez le 50 % de plus, donnez 30 % de plus. Je pense que ça, ce serait... Non, mais j'ai eu des questions comme ça. Je pose la question. Alors, je me dis: Ça, ce serait maladroit, parce qu'on sait que la problématique de la responsabilité provinciale, la coordination de cette problématique-là, elle doit demeurer. Elle doit demeurer et elle doit s'affirmer dans une orientation.

Alors, quand on a une ressource, mettons, trois ans, on se devra, de par le protocole d'entente qu'on fera avec le ministère, d'avoir aussi un effet de résultat et de communication de cette consultation-là, on arrivera avec quelque chose qui sera très concret et qui vous permettra, dans la loi, de faire des ajustements peut-être très intéressants.

Mme Boulet: Merci. M. le Président, si vous me permettez. Hier, on a reçu M. Lemoyne, le maire de Lebel-sur-Quévillon, puis, lui, il disait que son territoire... il avait 60 % du territoire québécois, donc ça lui prendrait 60 % de l'enveloppe. C'est une blague, M. le maire!

M. Marcotte (Richard): Les pistes, il y avait un peu... Oui. C'est ça. Je voulais juste répondre à ça. Hier, j'étais à la CMM, puis, vous savez, les pistes d'un rail pour un train de banlieue, ce n'est pas large, aussi. C'est pareil, la même chose pour le skidoo. C'est beaucoup moins long.

Mme Boulet: M. le maire, vous parlez, là, et je vais apporter juste... je vais vous demander vos commentaires, mais je vais juste apporter un élément de précision. Vous dites, là, par rapport aux montants qui seront alloués pour la mise en place des sentiers interrégionaux... Parce que mon collègue, de l'autre bord, il dit à répétition que ce n'est pas de l'argent neuf, que c'est de l'argent recyclé. Moi, je veux juste apporter une précision, M. le maire. Ce n'est pas de l'argent neuf, dans le sens qu'on ne va pas chercher d'argent supplémentaire

dans les poches des contribuables, parce que je pense que ce n'est pas nécessairement à tous les contribuables à payer pour des sentiers récréatifs. Alors, le principe d'utilisateur-payeur, on y croit tous profondément.

• (10 h 50) •

Mais le gouvernement fait un effort considérable en allant chercher un montant, une somme, au ministère des Affaires municipales, qui va être dédiée aux sentiers récréatifs des véhicules hors route partout à travers le Québec pour permettre, sur les sentiers interrégionaux, M. le maire, de les déplacer, de mettre des mesures d'atténuation à certains endroits où il y a des problèmes conflictuels. Et ça, cet argent-là, cette enveloppe dédiée là, il n'y a pas un gouvernement qui a autorisé, ou qui a sorti des sous, ou qui a permis qu'il y ait un fonds pour aider les régions, les municipalités, les MRC à régler cette problématique-là de tronçons conflictuels sur l'ensemble de leurs territoires. Alors, c'est une bonne nouvelle.

Évidemment, de l'argent, ça en prendrait, hein, on le sait, vous le savez, M. le maire, on n'en a jamais assez, puis plus on en a, plus on trouve des besoins. Mais je pense que c'est un départ extraordinaire. Alors, il y aura des argents, il y aura le ministère des Affaires municipales, il y aura des partenaires également. On a vu hier que la Fédération des clubs quads est prête à mettre un montant si on est capables d'augmenter la surcharge. Ils nous parlaient même d'un 10 \$ possible sur 30 \$. Alors, est-ce que ce sera 30 \$, le montant retenu? Mais ils mettaient 30 % de l'augmentation de la surcharge sur ce volet-là, ce programme-là. Il y a également tous les volets II, qu'on va encourager les gens à présenter des projets pour qu'on puisse faire un montage financier, mettre toutes ces sommes-là pour qu'on puisse accompagner les régions, les MRC dans le cheminement et dans l'amélioration des sentiers qui sont sources de problématiques de cohabitation dans leurs régions données. Alors, je pense que c'est un grand pas dans la bonne direction, et ce seront des montants qui vont servir grandement les régions dans l'accomplissement de ces déplacements-là.

Alors, je tenais à le dire parce que, qu'il soit recyclé ou... moi, je pense qu'il est dédié, et c'est encore mieux de recycler de l'argent que de ne pas en donner du tout. Alors, quand on n'en donne pas du tout, on peut bien dire n'importe quoi, M. le maire. Et c'est important, je pense qu'il faut le dire, c'est un beau geste. On pourrait toujours en avoir plus, on en convient tous. Il y a d'énormes besoins, mais je pense que c'est un point de départ extraordinaire. On reconnaît l'importance au niveau économique de ces sentiers-là, on reconnaît également qu'il y a des riverains qui ont droit à la quiétude. Donc, maintenant, on va tout mettre en oeuvre pour permettre cette cohabitation-là et ce juste équilibre entre les deux, l'utilisateur et le riverain.

J'aimerais juste vous entendre, M. le maire, mon dernier point, après ça, s'il y a du temps, je vais laisser la place à mes collègues. Vous ne parlez pas beaucoup des règlements, là, du resserrement des règlements. Est-ce que ça vous semblait approprié? Est-ce que, si on met tout ça en place... Parce qu'il n'y a pas une solution, je pense que c'est l'ensemble de toutes ces solutions-là qui va nous permettre à moyen terme d'améliorer la pratique des véhicules hors route au Québec, d'être plus rigoureux. Est-ce que vous pensez que c'est dans le bon sens, cette démarche-là, M. le président?

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

M. Marcotte (Richard): Merci, M. le Président. Je n'en ai pas parlé, parce que je parlais du rôle des CRE, qui sont de concertation et de coordination et non pas ce qu'on appelle des gens qui appliquent le règlement. Alors là, je vais parler au niveau plutôt préfet, vice-préfet puis maire, et tout. Je dois dire que, oui, je crois que les règlements doivent être améliorés, et puis je dois dire qu'ils doivent comporter, ces types de règlements là, des dents. Dans notre mémoire, c'est très clair. On a calculé, nous autres, environ 15 % des utilisateurs pratiquants qui sont des gens qui ne mériteraient même pas de faire cette pratique sportive d'une façon correcte. Ce 15 % là va coûter très cher à la société, il va coûter très cher au gouvernement, il va coûter très cher aux MRC et aux villes. Ça, c'est clair. Si on calcule le montant d'argent que ça va coûter, je suis convaincu — je ne l'ai pas fait, mais, je veux dire, si on calculait ça — que ça comporterait des coûts fantastiques.

Et je peux vous dire qu'aussi en termes de dommages, juste chez nous, on a calculé, c'est des dommages considérables. Je vous donne un exemple. Nous un avons un magnifique parc juste chez nous — je vais vous donner un exemple — de 30 millions de pieds carrés — c'est trois fois le Mont-Royal — un parc auquel s'est aménagé... en pistes de ski de fond, et tout. Bon, bien, les quads, l'année passée, ont détruit les pistes, pour 120 000 \$. C'est les contribuables de la ville de Mascouche qui ont payé cette perte. Alors, vous pouvez vous dire que, quand ces événements-là arrivent, la pratique sportive de la motoneige ou du quad n'est pas gagnante.

Et je puis vous dire que, dans des MRC comme du sud, ce qui va arriver si ça continue et qu'on ne trouve pas la solution... ça n'a pas été la solution qu'on a préconisée jusqu'ici, mais, si jamais il y avait un étalement non pas urbain, mais un étalement de la problématique jusqu'en 2010-2011, ce qui va arriver, c'est que la MRC va exclure et interdire toute pratique des quads et des motoneiges dans son territoire, et ça va faire traînée de poudre. Parce qu'à un moment donné on ne peut pas absorber des coûts comme ça. Et ça, je vous ai dit, là, c'est 120 000 \$, mais ce n'est pas le coût, après ça, qu'il faut affecter pour le contrôle policier. Parce que les gens crient, il faut remettre du temps supplémentaire, il faut remettre des contrôles. Alors, imaginez-vous, là, ce que ça coûte. Et ça, c'est juste un exemple d'une ville. Alors, si je prends toute la Rive-Nord, la Rive-Sud et ensuite, bien, après ça, les autres types de problématiques que je vous disais tout à l'heure, qui sont différentes dans le nord de la région, ça commence à coûter pas mal de sous, hein? Alors, la coordination, oui, c'est vrai, la CRE de Lanaudière dit: Vous ne vous êtes pas trompés là-dessus. Il faut continuer à ce qu'on fasse une coordination impeccable.

Pour revenir juste au phénomène de l'argent, ne pensez pas... Je pense qu'il faut aussi associer l'industrie à ce qu'elle soit partenaire financier, parce que, si l'industrie ne l'est pas et puis c'est juste le facteur public qui l'est, je pense qu'on fait erreur, on devient encore comme des agents mal placés, au niveau des affectations financières, pour réaliser la piste de solution qui fait vivre l'industrie, puis qui fait vivre aussi la pratique sportive, puis qui, nous, atténue les grandes difficultés qu'on a de mailier ces intérêts-là.

Mme Boulet: Merci, M. le maire. Est-ce qu'il reste du...

Le Président (M. Pinard): Alors, merci. Avant de céder la parole au député de Beauharnois, je me permettrais de vous poser une question, M. le maire. La ministre, dans son dépôt de document, mentionne que l'âge devrait passer de 14 ans à 16 ans. Est-ce qu'on pourrait avoir votre opinion concernant cette proposition?

M. Marcotte (Richard): Je reviens un petit peu à ce que disait mon collègue de la fédération, c'est qu'il faut distinguer entre un utilisateur qui doit en vivre, exemple les autochtones, ils disent: Bon, notre enfant va aller à l'école, et etc. Je crois que c'est très pertinent. Mais, dans la pratique courante sportive — sportive — je crois que 14 ans, avec les machines qu'on fait... Excusez le mot «machine», mais c'est ça, là, c'est des machines. C'est rendu qu'on vend... Vous avez juste à regarder les publicités qui se font, hein? C'est rendu des machines qui ne tiennent même pas les lois de la circulation routière au niveau de vitesse. C'est extraordinaire, extraordinaire. Puis, imaginez-vous, on permet du 120, 140, 160 km/h! Alors, imaginez-vous un enfant de 14 ans là-dessus, c'est une irresponsabilité, à mon sens, totale. Et ça demande des formations pour quand même utiliser et contrôler une machine qui va à 160 km/h. La première formation qu'il faudrait faire, c'est que le gouvernement devrait interdire aux fabricants... Et c'est sa responsabilité d'avoir des normes correctes au niveau de ces choses-là. On se crée des propres problèmes en laissant aller ces choses-là.

Le Président (M. Pinard): Donc, ce que je comprends, c'est que vous recommandez à la commission d'agir en ce sens-là et de promulguer le fait qu'en deçà de 16 ans on ne pourrait, sauf, bien entendu, dans les cas exceptionnels comme ceux qui le pratiquent dans le Grand Nord, on ne pourrait utiliser les quads et les motoneiges.

M. Marcotte (Richard): C'est ma recommandation personnelle, parce que, la CRE, on ne s'est pas prononcé sur ce cas-là.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Marcotte, madame, bienvenue à cette commission. Cet échange est fort intéressant. Juste pour clarifier, là, question pratique concernant le financement de cette table de concertation. Il est clair dans votre mémoire que vous demandez que l'enveloppe soit portée de 20 000 \$ à 60 000 \$.

M. Marcotte (Richard): On calcule que c'est une ressource, c'est un individu ou une personne spécialisée qui... Oui. Le reste, l'encadrement, on va s'en occuper.

M. Deslières: Pardon?

M. Marcotte (Richard): Le reste, on s'en occuperait, la CRE, c'est-à-dire, c'est la ressource qu'on a besoin.

M. Deslières: Non, non, mais je voulais établir ça parce que, dans la... Mme la ministre vous a posé la question. Je n'ai pas... semblé que votre réponse était claire, là. C'est peut-être moi qui ai mal compris. Dans le fond, ce que vous dites, là, tripler ce qui est proposé, ça coûte 60 000 \$. Je fais juste vous le dire, parce que vous n'avez pas assisté aux audiences au cours des dernières journées, le cœur balance entre 40 000 \$ et 60 000 \$, là, ce qu'on a entendu, là, pour faire ce travail-là pour les trois années. On parle d'enveloppe de 40 000 \$, et je pense que vous êtes le troisième, de mémoire, là, vous êtes le troisième ou quatrième organisme à dire: Écoutez, ce n'est pas 20 000 \$, ce n'est pas 40 000 \$, c'est 60 000 \$. C'est ça que...

Je veux revenir sur une notion, là, qui apparaît dans votre mémoire, en termes des sentiers. On parle de principe de stabilité versus le principe de permanent. Expliquez-moi, M. le maire, M. le président de la CRE. Dans votre esprit, là, quand on parle de... Dans mon esprit à moi, là — puis je veux savoir ce qui se passe dans votre façon de penser — quand on parle de stabilité, on parle forcément d'une certaine forme de permanence. Si on veut assurer l'industrie et toutes les retombées économiques, on n'a pas le choix de passer sur ce corridor-là. Excusez-moi le jeu de mots, là, mais...

● (11 heures) ●

M. Marcotte (Richard): Mais, écoutez, si vous me permettez, ce n'est pas un jeu de mots, c'est que le mot «stabilité», par rapport à permanence, c'est que, dans l'ensemble de la pratique actuellement, ce qui se fait dans Lanaudière depuis de nombreuses années, l'ensemble des réseaux qui sont déjà négociés par entente, non pas par type de propriété, par entente, ça nous a été démontré comme étant la plus grande proportion des réseaux non conflictuels. Alors là, je vous dis un pourcentage, ce n'est pas le pourcentage vérifié, parce que je ne l'ai pas en tête, mais je pourrais dire qu'il y a au moins 90 % du réseau qui n'est pas conflictuel, qui est stable, qui est négocié de façon non juridique et pas compliquée.

Il y a un 10 % qui devient compliqué particulièrement dans les régions... dans le sud de la région, qui, comme je vous disais tout à l'heure, s'est urbanisé d'une façon considérable. Et là c'est pour ça que je dis que le recours au schéma, à l'utilisation du territoire par la planification d'une MRC apparaît très important. L'arrimage des MRC qui sont plus au nord... Ils ont une pratique sportive de type international, touristique, etc., qui a été vraiment négociée, et on ne doit pas aller jouer là-dedans, dans un cas d'exception peut-être, exception vraiment. Et c'est pour ça qu'on dit, nous autres, que les gens nous ont dit, chez nous: Non, on ne veut pas s'en aller dans la notion d'expropriation ou de négociation par la force, de dire: on va réussir les choses. Mais la stabilité, elle est beaucoup plus grande dans l'utilisation de nos réseaux que l'obligation qu'on aurait d'exproprier.

M. Deslières: Merci, M. le président. Combien vous négociez... Chez vous, la région, combien vous négociez de droits de passage par année, annuellement?

M. Marcotte (Richard): ...

M. Deslières: Allez-y, monsieur.

M. Marcotte (Richard): Pardon. Actuellement, la CRE, elle ne négocie pas, ce n'est pas notre rôle, on se comprend? Chaque MRC et chaque ville l'ont fait, et c'est les clubs qui négocient actuellement et qui ont une expertise pour le faire. Et ça a été notre première entrée de concertation avec les gens de la pratique, parce qu'on pouvait, avec les clubs, les villes, et ensuite... Là, ce n'est pas la même chose dans les six MRC. Nous, la MRC, c'est les villes, on a la particularité de n'avoir, dans notre MRC, que deux villes, alors ce n'est pas comme une MRC qui a 10, 15, 20 villes, ce n'est pas la même chose. Alors, vous allez comprendre que c'est là que les tables de concertation vont essayer d'arrimer les points de succès.

Il est important que les clubs demeurent encore les agents pour aller négocier les droits de passage, les présidents de clubs ou du moins leurs comités exécutifs. Le problème qu'il y a actuellement, c'est d'arrimer bien le discours entre le municipal, la MRC et les clubs. Alors, ces tables de concertation là — nous, on en a une — ça nous permet de dire aux clubs, les villes, d'identifier les problématiques, d'identifier surtout la quantité de plaintes qu'on aurait sur un passage qui serait prévu. Donc, on vient d'enlever en partant un facteur qui est très, très, très limitant ou extrêmement difficile à gérer, et le club se rend compte lui-même que c'est difficile à gérer.

Là, on est rendu à l'étape suivante, c'est qu'on veut asseoir les gens des clubs, qui veulent avoir la pratique la plus ouverte possible, avec les groupes de citoyens qui sont, ce qu'on appelle, très réfractaires, alors ce n'est pas évident. Et là la ville joue un genre de médiation. Les MRC actuellement ne veulent pas trop, trop faire ça, parce que, regardez, les MRC, c'est... la tradition des MRC, c'est bien tranquille dans les MRC, ça ne bouge pas gros dans les MRC, et la population ne sait pas c'est quoi, une MRC, mais la population sait c'est quoi, une ville. Alors, quel est l'agent qui est pris en otage vis-à-vis de ce conflit-là? Ce sont les villes, c'est le maire. Là, les gens de la pratique viennent voir le maire, engueulent le maire, les gens qui ne sont pas contents engueulent le maire. Alors, dans ce temps-là, on fait une belle table comme ici puis on s'engueule, toute la gang, et là on s'aperçoit qu'il y a des pistes de solution qui arrivent, il y a un respect qu'il faut, et là on s'aperçoit qu'il y a des outils qui manquent.

Dans la pratique motorisée, ce qui manque, comme on a dit dans notre mémoire, c'est incroyable, le peu de potentiel... le peu de moyens que nous avons pour limiter les 15 % à 20 % qui font le dommage. On irait même à dire, et ça, c'est une opinion personnelle, ce n'est pas dans le mémoire, on irait même à dire: Pourquoi on ne saisis pas les véhicules? Tu sais. Pourquoi qu'on ne saisis pas les véhicules? Les saisis. Écoutez, si on saisis 50, ou 100, ou 200 véhicules à travers le Québec, puis, avec un bon programme de médiation ou de publicité, ils n'iront plus en dehors. Parce que tu ne peux pas te permettre de perdre 15 000 \$ ou 20 000 \$. C'est une opinion personnelle.

M. Deslières: Je reviens à ma question: Combien de droits de passage les clubs, les municipalités ont négocié, mettons, l'année passée, dans Lanaudière? Un chiffre. C'est-u 1 000? C'est-u 500? C'est-u 2 000?

M. Marcotte (Richard): Je ne le sais pas.

M. Deslières: Vous n'avez pas de décompte.

M. Marcotte (Richard): On n'a pas fait ça, on a besoin de notre ressource pour calculer ça, et...

M. Deslières: Bien joué, M. le maire.

M. Marcotte (Richard): Mais, dans la ville, chez nous, on le sait.

M. Deslières: Pardon?

M. Marcotte (Richard): Dans la ville, chez nous, on parle d'une quarantaine, d'une cinquantaine.

M. Deslières: D'une quarantaine.

M. Marcotte (Richard): 40 à 50 problématiques que nous avons, majeures, dont Hydro-Québec.

M. Deslières: Dont?

M. Marcotte (Richard): Dont Hydro-Québec.

M. Deslières: Dont Hydro-Québec. Bon. Mais juste une sous-question, celle-là: Quand vous avez négocié, l'année passée, est-ce qu'il y a deux ou trois ans c'étaient les mêmes négociations ou si c'étaient d'autres droits de passage?

M. Marcotte (Richard): Les mêmes négociations.

M. Deslières: Les mêmes négociations, les mêmes secteurs.

M. Marcotte (Richard): Bien, il y en a d'autres qui s'ajoutent parce que, compte tenu du schéma et de l'occupation du territoire, je vous ai dit, il y a des modifications. Mais c'est toujours à peu près 10 %, 15 % des nouvelles situations qui se produisent, les mêmes sont là, et, avec ce qui est arrivé avec l'UPA, vous allez bien comprendre, ça a réveillé les gens, et les gens ne sont pas prêts à donner des droits de passage, ce qu'on appelle de droit. Pas du tout. C'est juste des ententes annuelles.

M. Deslières: Je comprends l'esprit, M. Marcotte, dans lequel vous travaillez, dans lequel la région travaille, et tout ça, un esprit de conciliation de gré à gré, puis tout ça, mais vous le dites vous-même, à un moment donné, là, vous allez pouvoir passer à, mettons, de l'arbitrage, à de la médiation. Parce que là on s'en va... vous le dites dans votre mémoire, vous travaillez et vous allez travailler dans un des enjeux, c'est la permanence des sentiers. C'est la permanence des sentiers. Je comprends qu'on parle de stabilité, et tout ça, mais à un moment donné il va falloir dire les vraies choses, puis tout ça, on s'en va vers la permanence. Je comprends, là, que ça ne sera pas fixé dans le ciment, puis on va pouvoir jouer, mais les axes et les corridors, il va falloir avoir une certaine permanence dans ces éléments-là.

M. Marcotte (Richard): Je suis d'accord avec vous. Par contre, pour arriver à ça, il faut que le gouvernement supérieur nous donne les outils, nous donne les

outils et nous donne une législation qui soit vraiment articulée et qui ait des dents et qu'on sache où on s'en va à partir de ce qu'on appelle du chapeau, que cette réglementation, cette législation-là, tant en sécurité publique, comme je disais tout à l'heure, qu'en occupation du territoire, et tout, soit claire. Parce que nous ne pouvons pas aussi... Nous autres, actuellement, on a une mouvance dans ça, puis il faut s'arrimer sur quelque chose qui est ce qu'on appelle porteur, c'est-à-dire que c'est une loi. Nous sommes, nous, dans notre rôle, des gens qui appliquons des lois, on ne les fait pas.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois, question et réponse, une minute et demie.

M. Deslières: Je veux juste relever — je vous amène sur le terrain du financement; relever — les propos de Mme la ministre. Quand on parle de financement, c'est clair et net, vous êtes très conscients, tout le monde, qu'il n'y a pas d'argent, de nouvel argent. C'est de l'argent recyclé, ça va être dédié. Les sommes, on ne les connaît pas encore, on ne connaît pas les montants, on voit ce qui est devant nous comme chantier, c'est majeur, c'est important, les sommes devraient être également à la même hauteur pour qu'on puisse... que les oeuvres accompagnent la foi.

Mme la ministre vient de dire, et là je ne la saisis pas, que ce n'est pas à tous les citoyens et citoyennes de payer pour l'ensemble du projet du sentier... les sentiers de VHR. Je rappelle à la ministre que l'argent qu'elle va déplacer, recycler, dédier, c'est les taxes, c'est les impôts de tous les citoyens et citoyennes, c'est de l'argent public, c'est de l'argent gouvernemental. Là, je ne comprends plus le propos. Sur ça, on a un différend. On va avoir d'autres questions puis d'autres différends, mais, sur celle-là, là, ça demande des éclaircissements. Et je veux bien que vous compreniez que ce qui est sur la table, la proposition gouvernementale, c'est qu'on déshabille Jean pour habiller Pierre. Parce que vous portez différents chapeaux en termes de CRE et de MRC et vous êtes en demande déjà où les montants ne sont pas suffisants pour l'ensemble du développement économique régional. On en enlève, donc vous allez être perdants dans une façon ou une autre.

● (11 h 10) ●

Le Président (M. Pinard): Très, très rapidement, considérant que tout le temps a été pris par le député de Beauharnois. Alors, peut-être en 15 secondes.

M. Marcotte (Richard): On a eu de l'enthousiasme... Juste pour terminer, c'est que tout à l'heure je disais... Je disais tout à l'heure que l'industrie... il y a des partenariats. Puis d'autre part, quand on regarde... même si on fait un changement d'argent, comme vous dites, il faudrait regarder le coût-bénéfice, et le ministère devrait, dans toute sa sagesse, faire une étude de coût-bénéfice par rapport à l'argent affecté, par rapport aux solutions aux problèmes. Je pense juste au vandalisme qui est créé. Si on fait le calcul du coût-bénéfice, on pourrait peut-être trouver une piste de solution intéressante.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. le maire, M. Valade. Vos propos ont été fort intéressants et sauront sûrement guider les membres de cette commission. Alors, merci de vous être déplacés.

Et j'inviterais immédiatement Vélo Québec à bien vouloir prendre place.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Permettez-moi, membres de la commission, d'introduire Vélo Québec qui, ce matin, vient nous rencontrer à nouveau. Ça me fait plaisir, comme président de la Commission des transports, de souligner votre apport toujours inestimable aux travaux de la commission. Et, ce matin, nous rencontrons M. Jean-François Pronovost, qui est le directeur général de Vélo Québec, et M. Patrick Howe, qui est directeur des relations publiques. Alors, messieurs, je vous souhaite la plus cordiale des bienvenues. Et vous connaissez les règles: 15 minutes pour nous présenter votre mémoire, et par la suite il y aura un échange avec les membres de la commission durant 30 minutes. Alors, M. Pronovost ou Howe va...

M. Pronovost (Jean-François): C'est moi, Pronovost.

Le Président (M. Pinard): M. Howe, vous allez nous présenter votre mémoire? Alors, allons-y.

Vélo Québec

M. Pronovost (Jean-François): Je suis Jean-François Pronovost. M. le Président, merci beaucoup. Mme la ministre, Mmes les députées, MM. les députés, merci beaucoup pour nous avoir donné la possibilité de s'exprimer ici, ce matin, sur ce sujet.

Le point de vue qu'on apporte aujourd'hui s'inscrit évidemment dans la suite des interventions qu'on a déjà réalisées au cours des dernières années sur le bénéfice du vélo, sur l'importance de préserver dans le domaine cyclable les emprises publiques linéaires qui sont déjà identifiées à cette fin. Ça s'inscrit également dans la suite de notre participation à la consultation publique qui avait eu lieu en juin 2005, évidemment à votre initiative, et cette intervention est également liée évidemment au rôle qu'on joue à titre de coordonnateur du projet de la Route verte depuis 1995 en collaboration avec le ministère des Transports. Vous savez, la Route verte qui est cet itinéraire qui va traverser le Québec, et qui est déjà à 3 600 km actuellement, et qui nécessite évidemment le travail avec l'ensemble des MRC et des municipalités concernées, un millier de collaborateurs finalement à travers tout le territoire.

Une petite note sur notre organisation. Vélo Québec est une association sans but lucratif qui a été créée en 1967, il y a presque 40 ans, dont la mission est d'encourager et de faciliter la pratique sécuritaire de la bicyclette à des fins de loisir, de tourisme et de transport, et nous sommes à l'origine de plusieurs initiatives dans le domaine de la sécurité routière, dans le domaine des aménagements, dans le domaine des sentiers, et notre leadership est reconnu au niveau canadien également dans la mise en valeur des sentiers cyclables, des voies vertes également. Et nous avons eu l'occasion de travailler aussi avec nos partenaires des provinces limitrophes et des États de la Nouvelle-Angleterre dans le cadre des travaux de la Conférence des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers

ministres de l'est du Canada, depuis 1997, et il y a même des ententes de réciprocité bilatérale qui ont été développées grâce à ce travail-là entre le Québec et les provinces limitrophes et les États de la Nouvelle-Angleterre.

Notre organisation fait partie d'un groupe qui est Vélo Québec et qui oeuvre dans le domaine... dans différents secteurs, dans les voyages, dans les événements cyclistes, dans l'édition de magazines et de livres. Tout ça mis ensemble, c'est une équipe d'une soixantaine de personnes à l'année et d'une centaine en période de pointe, entre le printemps et l'automne.

On pourrait bien se demander... Il serait légitime que certaines personnes se demandent qu'est-ce qu'on fait ici. Mais, nous, on est convaincus que c'est très pertinent, et je pense que vous l'avez compris également. Bon, tout d'abord, le vélo, c'est un véhicule au sens du Code de la route. Il a la particularité de pouvoir circuler sur le réseau routier et hors du réseau routier, donc évidemment la dimension hors route vient entrer en relation avec le sujet d'aujourd'hui, et il y a deux questions sur lesquelles on aimerait attirer votre attention dans le cadre de cette commission-là.

La première, donc: Comment la pérennité des sentiers de vélo peut être menacée par la volonté de faire progresser le réseau de sentiers de quadrimoto, de quad? Et, deuxièmement: Pourquoi il n'est pas souhaitable d'envisager une cohabitation entre le vélo et les véhicules hors route?

Donc, au sujet de la première question, on pourrait dire en résumé: Le vélo est là pour rester. On peut constater qu'au cours des 20 dernières années le déploiement du réseau cyclable n'est pas étranger à la popularité que connaît la bicyclette actuellement. Donc, *L'état du vélo au Québec*, une enquête qui a été réalisée en l'an 2000 et qui a été reprise l'an dernier, les résultats vont être publiés en mai prochain, mais les résultats dont nous disposons actuellement nous disent que finalement la moitié des Québécois s'adonnent au vélo pour leurs loisirs, leurs déplacements quotidiens ou au cours de leurs vacances. Ce développement du réseau cyclable s'est fait principalement de deux façons jusqu'à maintenant: par l'amélioration du réseau routier, notamment l'adoption d'une politique sur le vélo par le ministère des Transports, en 1995, qui favorise l'asphaltage des accotements sur les routes de sa juridiction; et l'autre façon dont le réseau cyclable s'est développé de façon appréciable depuis le début des années quatre-vingt-dix, c'est par le recyclage des emprises ferroviaires abandonnées, donc, dans différentes régions du Québec.

En 1992, il y avait eu un comité interministériel sur l'utilisation des voies ferrées abandonnées, et nous avions fait valoir à ce comité que les centaines de kilomètres d'emprises devaient être, dans un premier temps, conservés dans le domaine public et ensuite réutilisés pour des fins de sentiers, principalement en sentiers cyclables, sentiers de randonnée. Nous avions fait valoir également que la préservation de ces emprises... Nous étions conscients que... En proposant ça, nous nous disions également que ces emprises-là évidemment pouvaient... dans 20 ans, dans 30 ans, on pouvait devoir être obligé de les réutiliser à des fins de transport, par exemple, et on pourrait évidemment s'adapter et trouver des modalités en conséquence.

En 1994, le gouvernement du Québec se portait acquéreur de l'emprise ferroviaire entre Saint-Jérôme et Mont-Laurier, devenue le parc linéaire du Petit Train du

Nord, et, en 1996, de quelque 612 km disséminés dans différentes régions du Québec. Depuis ce temps-là, quelques autres emprises ont été acquises et environ 94 % d'entre elles ont été converties en parcs linéaires dont la vocation est destinée principalement à des usages non motorisés. Cela a évidemment contribué à mettre en place un véritable réseau de voies cyclables régionales d'envergure.

Et, aujourd'hui, il n'y a personne qui peut mettre en doute la valeur et les bienfaits occasionnés par ce choix de société, cette utilisation de ces corridors-là, en les développant en sentiers de vélo ou en sentiers de marche, au point même où, aujourd'hui, la population locale et régionale s'est réappropriée ce nouvel espace axé sur le loisir, l'activité physique et le tourisme durable. C'étaient autrefois des voies de communication, ce l'est redevenu et ça a été également le prétexte à la mise en valeur de larges territoires.

• (11 h 20) •

La création de ces nouveaux sentiers, dont la plupart sont intégrés actuellement à la Route verte, ne s'est pas faite sans effort ni investissement, évidemment. Des 1 200 km de voies ferrées abandonnées acquises par le gouvernement depuis 1990, plus de 800 km ont été aménagés en voies cyclables dont 700 sont intégrés à la Route verte. Si on considère les coûts d'acquisition et les frais d'aménagement pour transformer ces 800 km d'emprises en voies vertes et cyclables, on évalue à peu près à 45 millions de dollars qui auraient été investis dans ces aménagements par le milieu municipal, les régions et les différents niveaux de gouvernement. Si on ajoute à cela l'effet de revitalisation qui a suivi — parce qu'évidemment je soulignais l'exemple du Petit Train du Nord, on peut parler de l'Estrade, en Montérégie, et on peut parler du parc linéaire des Bois-Francs, par exemple — donc, si on ajoute tout l'effet des investissements liés à la restauration, à la mise en valeur, et tout ça, on peut facilement atteindre les 100 millions de dollars qui auraient été consacrés à ces 800 km de voies cyclables. Comme je le disais, cette réhabilitation des emprises a été évidemment donc le prétexte à un mouvement de revitalisation. Les commerçants, les résidents ont transformé leurs propriétés: c'étaient des cours arrières, c'est devenu le devant de leurs maisons, et, comme je disais, les exemples sont nombreux. Ici, près de Québec, une cour ferroviaire sur le territoire de Lévis a également été transformée de la sorte.

Le vélo, c'est aussi la santé. À l'heure où les statistiques nous confirment que la sédentarité et le taux d'obésité dans la population québécoise sont en voie de devenir des problèmes de santé publique, la pratique du vélo comme instrument de loisir ou forme touristique s'avère prometteuse. Il suffit simplement de parcourir ces grands réseaux cyclables durant la belle saison pour constater à quel point la population s'y donne rendez-vous. En 2000, on évaluait même à 500 000 le nombre de Québécois qui prenaient des vacances à vélo. Sur tout le parcours de la Route verte, les dépenses touristiques dépassent maintenant les 100 millions de dollars par année, et, que ce soit en nombres absolus, en kilomètres parcourus ou en nombre de jours de voyage à vélo, la popularité du cyclotourisme ne se dément pas. Donc, les retombées de ce type de tourisme gagnent d'année en année d'importance, et ça va se confirmer, comme je le disais, dans l'étude que nous allons publier en mai prochain, intitulée *L'état du*

vélo en 2005. Alors, pour résumer ce premier point, le vélo est là pour rester, et il importe de préserver dans le domaine cyclable tout ce qui est actuellement dédié à cette fin.

La deuxième question: Pourquoi il n'est pas souhaitable d'envisager une cohabitation entre le vélo et les véhicules hors route? Évidemment, on s'en doute, pour des questions de sécurité et aussi pour des questions, si on peut dire, d'expérience. Depuis une quinzaine d'années, le nombre de véhicules hors route — donc, évidemment, je ne vous apprendrai rien — a connu un développement incroyable, et on a senti, à travers différentes régions du Québec, la pression que cela créait sur le réseau cyclable, donc soit en utilisation illégale des voies ferrées abandonnées, soit en tentant de se réapproprier des voies qui avaient d'abord été désignées à des fins cyclables. Cette situation coïncide avec l'émergence des sentiers polyvalents, au Québec, depuis une vingtaine d'années, donc ces anciennes voies ferrées, comme je le disais tout à l'heure.

D'une façon générale, on peut dire que, selon les saisons, effectivement les sentiers polyvalents se prêtent à différents usages compatibles entre eux. Le vélo et la marche sont des activités qui peuvent être compatibles. Et, l'hiver, certains tronçons peuvent être dédiés à des activités comme... Par exemple, dans les Laurentides, certains tronçons sont réservés au ski, alors que d'autres sont réservés à la motoneige. Donc ça, c'est des choses qu'on connaît. Avec la situation des quadrimotos, les quads, autant en été qu'en hiver, ça devient de plus en plus complexe. Les techniques d'aménagement, les normes de conception ne prévoient pas ce genre d'activités sur des sentiers qui ont été aménagés pour d'autres fins. L'autre chose, c'est que la clientèle qui parcourt ces pistes-là, que ce soit à pied ou à vélo, ne va pas là nécessairement pour se balader avec le bruit et les vapeurs que les véhicules hors route génèrent. Donc, des problèmes de sécurité — évidemment, on parle des problèmes de sécurité qui sont liés à la vitesse — la poussière, le bruit, les odeurs d'essence et la chose qui... — et tantôt M. le président de la CRE le mentionnait — toute la question de l'érosion qui est causée par les véhicules. Donc, lorsque ces véhicules empruntent illégalement des voies cyclables, ils détériorent d'une façon incroyable les surfaces.

Donc, si on résume, la cohabitation des activités motorisées et non motorisées en général est problématique à plusieurs égards et devrait toujours être envisagée de façon exceptionnelle. On est au courant que dans certains cas, par exemple pour franchir un cours d'eau ou franchir une route passante, c'est l'unique solution, c'est d'avoir une façon de faire cohabiter les différents usages. Mais, si on le fait et de façon ponctuelle, vraiment exceptionnellement, il faut toujours maintenir des chaussées parallèles, il faut limiter le plus possible ces distances-là. Et il y a d'autres considérations techniques, dont je vais vous épargner mais qui sont dans le mémoire, qu'il est important de respecter.

Donc, en conclusion, maintenir intactes et préserver l'intégrité et la vocation du réseau cyclable actuel au Québec en y permettant seulement les activités compatibles avec la pratique du vélo, telle est la principale recommandation que nous formulons à cette commission. Alors que le document de consultation s'est attardé abondamment à mettre en perspective l'utilisation des VHR en regard des règles générales d'aménagement du territoire et à faire ressortir les éléments législatifs qui encadrent sa pratique

en milieu municipal, agricole ou dans les parcs, il est quand même surprenant qu'on ait passé sous silence les problématiques observées par le passage répété et illégal — mais ça a été soulevé par plusieurs intervenants, je crois — de ces véhicules sur les sentiers qui sont dédiés à des usages non motorisés. Donc, je pense que c'est important de revenir avec ça.

Ce n'est un secret pour personne aujourd'hui que ces infrastructures cyclables aménagées par des bénévoles, par des municipalités, par des régions sont très convoitées. Évidemment, c'est des corridors, c'est linéaire, ça se rend d'un point à l'autre, ça fait souvent le lien entre différentes municipalités et différents villages. Même si, au fil des ans, les municipalités ont adopté, ou les MRC, des réglementations, et tout, il n'en demeure pas moins qu'il y a quand même des problèmes qui sont soulevés régulièrement dans l'ensemble des régions du Québec sur justement cette cohabitation illégale.

À un an de l'inauguration internationale de la Route verte, il y a tout lieu de se pencher sur des solutions permanentes qui permettront de mieux définir et sans doute mieux repenser la façon dont se pratique une telle activité au Québec. En ce sens, nous ne pouvons que nous réjouir de l'initiative du ministère des Transports d'avoir amorcé une telle consultation et nous souhaitons néanmoins que les conclusions nous permettent de croire que la volonté de préserver l'intégrité du réseau de sentiers à l'intention des cyclistes et des randonneurs soit confirmée en conclusion de cette commission. Merci beaucoup.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. Pronovost. Alors, nous débutons l'échange immédiatement. Mme la ministre déléguée aux Transports et députée de Lavoie.

Mme Boulet: Alors, merci et bienvenue, M. Pronovost, M. Howe, directeur des relations publiques chez Vélo Québec. Merci d'être présents, et on vous remercie également de prendre du temps pour venir nous faire part de vos commentaires. C'est bref, Jean-François, ce qu'on voit là-dedans, là, je pense, ça résume très bien votre position. On sait que la Route verte... en tout cas, on souhaite très ardemment qu'elle soit inaugurée l'année prochaine, en 2007. On est rendu à peu près à 86 % de cheminement dans le dossier de la Route verte. La prise en charge de ces sentiers-là et l'aide gouvernementale, Jean-François, ont permis de construire un sentier qui répond aux besoins, en tout cas qui relie, à tout le moins, les régions, qui nous donne un sentier de base, qui permet à vos vélos, aux utilisateurs de vélos de se promener et de faire le tour, de découvrir le Québec, de profiter d'un loisir familial.

Dans ce sens-là, est-ce que vous êtes d'accord avec le principe qu'on essaie d'accompagner également le développement des sentiers de véhicules hors route au Québec? Parce que nous croyons que, si on est capables de bien structurer les sentiers, on va éviter qu'il y ait des gens qui circulent de façon anarchique ou des gens qui circulent sur vos sentiers, alors que ce n'est pas l'objectif, ce n'est pas ce qu'on s'est fixé non plus. Je pense qu'on a toujours dit qu'on ne devait pas partager les pistes cyclables avec les pistes pour les VTT, les quadistes. Alors, je pense que, si on est capables de bien encadrer et de permettre aux sentiers de véhicules récréatifs de bien se définir, de bien se développer, je pense qu'on va atteindre

finalement cet objectif-là. Alors, on a une route verte, est-ce qu'on pourrait développer une route blanche qui corresponde aux besoins des utilisateurs de véhicules hors route? Est-ce que, sur ce concept-là, vous êtes en accord avec ça?

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

● (11 h 30) ●

M. Pronovost (Jean-François): Bon. Oui, parce que — je l'ai dit tantôt — dans le fond on était contents, dans le fond, que vous vous penchiez sur cette question-là, parce que, je pense que plusieurs l'ont soulevé, il y a des problèmes, et puis c'est compliqué, c'est le milieu rural, c'est les municipalités, c'est le milieu urbain même qui est touché. Donc, c'est sûr qu'on n'a pas élaboré davantage sur cet aspect-là. Je pourrais vous en parler personnellement, si vous voulez. Mais, comme notre organisation, on s'est dit: On va se centrer sur des questions qui touchent directement les usages dont on fait la promotion. Donc, je pense que ça... Et la raison pour laquelle on a amené ces points, c'est que c'est une réalité. Évidemment, ce n'est pas une réalité dans les régions, par exemple la région de Québec immédiate, les régions urbaines, la grande région de Montréal, c'est un phénomène qui est dans les régions plus éloignées évidemment, où la pression sur ces pistes cyclables là est plus forte. Donc, c'est simplement dans le fond qu'il faut être vigilant sur cette question-là, et je crois qu'il est important de maintenir les acquis.

Évidemment, s'il y a d'autres usages sur d'autres sentiers qui sont nécessaires, et tout ça, je pense que c'est important de le regarder. C'est important de voir aussi quels moyens vont être mis à la disposition pour... Je pense que j'ai aimé l'intervention de M. le maire, tantôt, qui disait que c'est vrai que les problèmes sont souvent occasionnés par 15 % à peu près des utilisateurs, qui roulent tout croche. Donc, c'est la même chose en motoneige, j'imagine, la plupart des gens se comportent adéquatement, mais 15 %, c'est toujours 15 %. Donc, voilà.

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

Mme Boulet: Oui. Merci, M. le Président. Vous parlez que, bon, tout le monde... c'est un sentier dédié que vous avez, c'est pour les utilisateurs, les gens qui se promènent en vélo. Normalement, les VTT, les quadistes ne doivent pas aller sur ces sentiers-là, et vous le dites: À moins qu'on n'ait à partager une infrastructure; bon, on est capables de vivre avec ça.

Dites-moi, il a de l'air à avoir quand même beaucoup de conflits d'usage, en tout cas peut-être pas beaucoup, mais vous me direz, là, est-ce que c'est fréquent qu'on ait des difficultés, là, à cohabiter entre les vélos et les VTT? Et, si oui, est-ce qu'il y a des rencontres qui ont eu lieu avec la fédération des VTT pour tenter de les régler, de remédier à ces problématiques-là qui font en sorte, là, que la cohabitation est plus difficile?

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

M. Pronovost (Jean-François): Nous, on a été informés qu'effectivement c'est préoccupant dans plusieurs régions. La question des rencontres, en général ça se fait, c'est quelque chose qui se gère, je dirais, localement ou

régionalement. Donc, les gens se parlent, mais, on le sait, c'est un sujet qui soulève beaucoup de passion. Donc, ce n'est pas évident, mais je pense que le travail qui se fait actuellement va... je pense que tout le monde souhaite que ça amène les gens à se parler peut-être de façon plus... plus civilisée, entre guillemets, si je peux dire, donc. Mais il y a des discussions, il y a des discussions. C'est des conflits d'usage, mais c'est aussi de dire, bon: Cette piste cyclable là est-elle vraiment nécessaire? On pourrait peut-être la reconvertir en piste de quad, par exemple. Ça, ça nous inquiète beaucoup aussi. Et évidemment ce n'est pas quelque chose qui se vit beaucoup sur des sentiers ou des pistes où on retrouve des 200 000, 300 000, 400 000 cyclistes par année, c'est sur des portions qui sont un peu moins achalandées mais qui sont tout de même des composantes importantes si on veut maintenir un réseau complet de vélo.

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

Mme Boulet: M. Pronovost, vous avez des problèmes sur certains tronçons parce qu'il y a une problématique avec la motoneige: les MRC ne peuvent pas s'assurer autant pour le vélo que pour la motoneige.

Est-ce que vous pensez que la protection balisée qu'on offre sur un sentier interrégional de base va permettre aux MRC de répondre davantage à vos besoins puis de permettre la circulation des vélos sur certains tronçons problématiques?

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

M. Pronovost (Jean-François): Je m'excuse, je ne suis pas certain de comprendre. Dans le fond...

Mme Boulet: Bien, sur des tronçons, là, où les MRC ont de la difficulté à avoir une assurance responsabilité civile, là, parce qu'il est arrivé des dossiers plus chauds, là, avec la motoneige, mais c'est le même tronçon que vous partagez l'été avec les vélos et l'hiver avec la motoneige. Donc, si la MRC ne peut pas s'assurer, votre tronçon de vélo devient aussi en péril tout autant que le tronçon de motoneige.

M. Pronovost (Jean-François): En effet, on est tout à fait conscients de ça.

Mme Boulet: Bon. Alors, dans ce sens-là, est-ce que vous pensez que la protection balisée qu'on offre pour protéger les MRC et protéger contre d'éventuelles fermetures de ces sentiers-là parce que les MRC ne pourront plus les assurer, est-ce que vous pensez, cette protection-là, qu'elle est la bienvenue dans le contexte, là, où on veut assurer la pérennité de ces sentiers-là?

M. Pronovost (Jean-François): Je vais vous avouer honnêtement que je n'ai pas regardé ce point-là particulier.

Mme Boulet: O.K.

M. Pronovost (Jean-François): La question des assurances, on la connaît parce qu'il est arrivé d'autres épisodes de problèmes avec les assurances. Et en général

l'interprétation, chez les compagnies d'assurance, il y a toujours une question de risque, et tout ça. En général, les risques sont plus élevés avec les véhicules moteurs. Le vélo ne génère pas beaucoup de risques, de gros risques. Il y a toujours des cas, là, un accident avec une poursuite de temps en temps, là. Mais c'est un enjeu... Évidemment, bon, c'est la menace des compagnies d'assurance. Il y a un jeu aussi un peu là-dedans. Mais je pense que la démarche que vous faites dans le fond est bien, dans le sens où ça vise à encadrer mieux, ça vise à encadrer mieux les différentes pratiques, et tout ça. Et à long terme comment on doit envisager ça? Évidemment, je pense que ça va faire partie des conclusions que vous allez avoir.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci. Moi, je suis un amateur de vélo, quad, motoneige, et je sais qu'on a des récalcitrants tant au niveau cycliste... souvent, non-respect de propriété. Autant en cyclisme, on a connu des cas. Mais est-ce que vous pensez que votre présence au comité consultatif serait importante?

M. Pronovost (Jean-François): Je pense que oui.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Mais vous n'en faites pas mention dans votre...

M. Pronovost (Jean-François): Non. On n'en fait pas mention, mais, je vais vous dire, je pense que c'est un oubli, dans le fond. Disons qu'on s'est retournés assez vite, là, cette semaine, et puis on ne savait pas longtemps d'avance qu'on allait venir ici. Mais je pense que, en tout cas, si c'est possible, ce serait intéressant, parce qu'évidemment on souhaite suivre ça pour s'assurer que les éléments qu'on préconise y soient.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Mais vous comprendrez aussi que, lorsque les quads et les motoneiges sont dans une fédération, sont dans des clubs, c'est là que tout se fait, et ce n'est pas d'eux que viennent les problématiques au niveau des pistes cyclables, j'en suis certain et convaincu, donc c'est à se parler, à se concerter: de quelle façon qu'on peut régler ces cas.

M. Pronovost (Jean-François): Tout à fait, tout à fait. Et évidemment c'est sûr qu'à partir du moment — puis là, bien je dirais, je sors un peu de ma fonction, mais; à partir du moment — où on veut mettre de l'avant l'utilisation, quelque chose ou une nouvelle pratique, et tout ça, c'est sûr qu'il faut avoir les moyens que ce soit organisé. C'est sûr que l'exemple de la motoneige, bon, il y a eu les cas de poursuites, et tout ça, mais, d'une façon générale, je pense que c'est quelque chose qui a inspiré, là, qui a organisé la pratique, le fait que la fédération, il y a plusieurs années, structure un peu plus tout ça. Parce que je me souviens, quand j'étais petit, tout le monde se promenait en skidoo n'importe où puis c'était l'anarchie. Moi, j'habitais en banlieue, puis les gens se promenaient dans les parcs de villes avec des motoneiges, et tout ça. Là, c'est organisé, et tout ça. Bon, personnellement, est-ce que les manufacturiers, est-ce que le gouvernement... enfin, le gouvernement canadien, parce qu'il y a beaucoup

de choses qui relèvent, aussi, du gouvernement canadien, est assez sévère sur les réglementations — je ne pense pas, hein — autant au niveau des bruits, au niveau des émanations, tout ça? Ça, c'est une grande question. Écoutez, si j'étais motoneigiste, je serais comblé, parce que la maison de mes ancêtres dont j'ai hérité, en Mauricie, est entourée d'une piste trans-Québec de motoneige, donc je sais de quoi je parle. Ça fait que je pense qu'au niveau environnemental... je pense qu'il y a des progrès. La science a quand même des solutions. Je pense qu'il y a des progrès à faire. Ça, c'est certain.

Le Président (M. Pinard): M. le député de La Prairie.

M. Dubuc: Merci, M. le Président. Alors, c'est une question bien simple, bien courte. Je sais qu'il y a une chose qui est sûre: le vélo, c'est important. On peut appeler ça un loisir, si je comprends bien, là. De plus en plus, il s'en fait. Moi, personnellement, je n'en fais pas. Mon sport favori, c'est une marche rapide. Ça fait que ça a l'air que c'est aussi bon.

Il y a une chose qui est sûre, que le vélo, c'est important, mais on en voit de plus en plus. Moi, dans mon comté, il y en a, puis des familles au complet, puis on voit que ça...

Une voix: Ça unit la famille.

M. Dubuc: ...même, ça unit les familles. Ils se groupent ensemble, puis ça part, puis ça va faire des pique-niques, puis je trouve que c'est très bien.

Je regardais, vous avez 60 personnes qui ont été embauchées. Il y a des coûts à ça. Il y a des cartes de membre? De quelle façon ça fonctionne pour avoir des ressources de revenu pour employer 60 personnes?

● (11 h 40) ●

M. Pronovost (Jean-François): La grande organisation à laquelle on appartient est impliquée dans beaucoup de choses, organisation de voyages, événements, le Grand Tour, 2 000 personnes, chaque été, qui font sept jours en vélo à travers les régions du Québec; d'autres événements de ce type-là qui attirent également 2 000, 2 500 personnes; la Féria du vélo de Montréal. On a un éditeur, dans notre groupe donc, qui publie des magazines sur le vélo, le plein air, la nature, etc., des livres, des cartes, des guides. Et on a aussi, également, des adhésions, des membres, les clubs de vélo du Québec. Enfin, c'est très, très diversifié comme structure de financement, et évidemment tous les contrats d'expertise qu'on peut réaliser également dans le domaine des aménagements, le travail qu'on réalise également avec le ministère des Transports. Donc, tout ça fait qu'on est quand même une organisation qui a 40 ans et qui a développé aussi beaucoup d'engouement auprès des Québécois pour le vélo.

M. Dubuc: Merci. Continuez, vous faites un très bon travail. Merci.

M. Pronovost (Jean-François): Merci beaucoup.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Pronovost, M. Howe, bienvenue. Vous me permettez de profiter de l'occasion pour vous féliciter, vous personnellement et bien sûr l'organisme Vélo Québec, d'avoir été l'acteur principal dans la construction de cette merveille québécoise qu'est la Route verte, là. C'est tout un investissement humain. Ressources humaines, vous parlez de 100 millions, je pense, d'investissements. Alors, je pense qu'il est tout à votre honneur... tout ça, sans oublier tous les autres acteurs, qui, sur le plan régional et local, sont nombreux, ont participé à cette très belle réussite. Puis merci également à Vélo Québec d'avoir sensibilisé les citoyens et citoyennes à la pratique du vélo pour tous les avantages que ça procure, santé. Bravo et coup de chapeau à vous! Et vous transmettez à tous vos collaborateurs nos félicitations.

M. Pronovost, vous posez dans votre mémoire, là, deux questions, puis je pense que ça va nous interpeller. À une question de Mme la ministre qui a mentionné les conflits d'usage, votre réponse a été: Écoutez, ça, ça tend à se régler aux niveaux local et régional. Je comprends, tu sais, les gens se connaissent, ils doivent tenter...

Mais, nonobstant ceci, au moment où les conflits d'usage ne se règlent pas, pour différentes raisons: manque de volonté, conflit de personnalités, impossibilité de trouver des situations géographiques et physiques, les coûts sont en jeu, etc., est-ce qu'il n'y aurait pas lieu — je vous pose la question, je me questionne — que les organismes tels que Vélo Québec et la fédération de quads se parlent et regardent ces choses-là pour que...

Parce que je fais une différence, là, entre différents conflits ponctuels qui peuvent arriver et que ça règle, bon, ce n'est pas majeur... entre les conflits majeurs qui perdurent dans le temps, après un an, deux ans, trois ans, quatre ans, on ne va pas se retrouver toujours dans la même situation. Et peut-être que les gens, sur le plan local et régional, n'ont pas les moyens... Puis, ce n'est pas préjudiciable, ce que je dis là. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu que vraiment, entre les deux organismes, il y ait des réunions statutaires annuelles — statutaires annuelles — pour régler avec des moyens supérieurs que les gens, sur le plan local et régional, n'ont pas? Je vous pose la question puis je me pose la question.

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

M. Pronovost (Jean-François): Oui, tout à fait. Bon, comment ça peut se définir, ça reste à voir. Mais, nous, on est très ouverts. Autant on a travaillé avec la fédération de la motoneige, des clubs de motoneige, depuis plusieurs années maintenant... on est même dans des comités communs, tout ça, avec eux. Donc, je pense que c'est une question de relative nouveauté du phénomène qui fait qu'on n'a pas eu à se parler ou qu'on n'a pas eu les occasions, puis tout ça. C'est sûr que, quand on s'est mis à réfléchir sur la participation ici, tout ça, ça nous amène à ça, puis on se dit évidemment: Il faut essayer de trouver des... par exemple, il y a un cas ici, au nord de Québec, à Saint-Raymond, il y a un projet justement, là, probablement d'utilisation conjointe d'une petite partie de la piste pour franchir un pont, et tout ça. Donc, on suit ça de très près. C'est sûr qu'on a des gens aussi localement qui sont engagés là-dedans, mais c'est sûr qu'on est disponibles et on est intéressés à participer à toute discussion qui va faciliter la compréhension des choses puis qui va faire

avancer dans le bon sens. Ça, c'est sûr, là, on n'aime pas ça, mettre des bâtons dans les roues.

M. Deslières: Mais ce que je comprends de votre réponse, M. Pronovost, c'est que dans les faits, là, il y a avoir des coups de téléphone puis des lettres, puis on va se parler, puis on va s'asseoir, puis on va avoir des rencontres, là.

M. Pronovost (Jean-François): Oui, oui, tout à fait.

M. Deslières: Bon. Bien sûr, votre dossier nous interpelle dans le sens qu'il dit: Écoutez, il y a de plus en plus de trafic, là, sur les sentiers, là, et vous êtes ouverts en disant: Écoutez, il y a des impossibilités. Il faut partager certaines parties des sentiers parce qu'il n'y a parfois pas de solution. Je comprends, là, que ce n'est pas une fermeture complète, parce que vous êtes raisonnables, tout le monde est raisonnable, tout le monde cherche des solutions. Mais il va... peu importe, là, une bonne négociation: on règle, on trouve. Il y a toujours exister la coexistence à certains endroits, et ça, chez vous, vous êtes ouverts à cette réalité.

M. Pronovost (Jean-François): Ce qu'on dit dans le mémoire, c'est qu'on est ouverts à la cohabitation exceptionnelle. Donc ça, ça veut dire, par exemple, un pont, un viaduc, des choses comme ça. Mais, à partir du moment où on a un tronçon de piste qui devient vélo et quad, il n'y a plus personne qui va aller faire du vélo là. Ça va devenir complètement inintéressant, là.

Dans le fond, il y a des gens... et la Route verte, juste pour faire une petite parenthèse, la Route verte est environ aménagée à 40 % hors du réseau routier et à 60 % sur le réseau de routes, et nous savons très bien qu'il y a des gens pour qui... ils préfèrent davantage le réseau hors route parce que justement ça permet l'accès plus familial, quoique des fois des petites routes rurales sont tout aussi familiales. Mais il y a l'effet psychologique; on est dans une piste, on est à l'extérieur du réseau, et tout ça. Donc, pour ces gens-là, c'est important, et évidemment ces gens-là vont rechercher une forme de... Tu sais, c'est sûr, là, les valeurs ne sont pas les mêmes, là. Les gens qui sont en quad puis les gens qui sont en vélo, là, il ne faut pas faire de... il faut dire les choses clairement, là, ce n'est pas des gens qui recherchent les mêmes choses. Donc, les gens en vélo ou qui se promènent à pied, ils vont rechercher la quiétude. On rit toujours: ils vont vouloir regarder les petits oiseaux, puis tout ça, mais c'est ça, la réalité.

Donc, à partir du moment où on établit une cohabitation sur une distance x, ça enlève tout intérêt au vélo ou à la ballade à pied, ça, c'est très, très clair, et ça fait en sorte que là il peut avoir aussi des problèmes justement d'érosion, et tout ça. Mais, juste au plan de l'esprit, quand les gens s'en vont sur une piste comme ça, ils recherchent une forme de quiétude qu'ils n'auront pas lorsqu'ils vont cohabiter. S'ils voient que cette cohabitation-là se fait pour traverser, comme on dit, un pont, un viaduc, un obstacle comme ça, je pense que ça, c'est des choses qui peuvent se faire.

M. Deslières: D'où vient, M. Pronovost, votre inquiétude du fait qu'on pense récupérer certaines parties

d'une piste cyclable pour les transformer en un sentier de quad?

M. Pronovost (Jean-François): C'est des choses qui se sont discutées dans certaines régions, et puis on a été informés de ça. Donc, c'est la pression, hein? C'est quelque chose qui est en train de se développer. Donc, moi, si j'étais la fédération des quads, j'essaierais de trouver tous les chemins possibles, là, puis c'est normal, mais... Donc, c'est fondé, ce que je vous dis. Donc, c'est les communications qu'on a avec nos partenaires, à travers les régions, qui nous disent: Bon, bien, là, ici, woop! il faut surveiller ça, et tout ça. Donc, je pense que c'est important de...

M. Deslières: C'est dans plusieurs régions?

M. Pronovost (Jean-François): Oui. Oui. Et puis le phénomène n'est pas unique ici, hein? C'est ailleurs, dans d'autres provinces canadiennes également. Donc, les...

M. Deslières: Alors, l'urgence de s'asseoir?

M. Pronovost (Jean-François): Bien oui, tout à fait.

M. Deslières: Ça va pour moi. Merci, M. Pronovost. Ça va pour moi.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de Beauharnois. J'aurais une question. Ah! je vais vous céder la parole, Mme la ministre, puis je reviendrai.

Mme Boulet: En fait, juste pour dire, M. Pronovost, que la Route verte a été définie à l'époque par les CRD, et elle est incluse dans les schémas d'aménagement. Alors, même s'il y a des VTT ou des quads qui laissent penser... Ce n'est pas vrai, là. La Route verte, elle a été définie, puis il n'y a personne qui va changer cette vocation-là. Alors, je veux juste vous rassurer. Ce n'est pas parce qu'il y a des ouï-dire dans les régions puis que les gens des quads prétendent qu'un jour ils pourraient éventuellement devenir l'utilisateur de ce tronçon-là, ce n'est pas vrai, ça. Il n'y a personne... C'est un tronçon protégé, qui fait partie des schémas d'aménagement des régions, qui a été établi, statué par les CRD à l'époque. C'est juste...

Le Président (M. Pinard): Merci, Mme la ministre. Une question, M. Pronovost. Tout à l'heure, nous avons entendu le maire de Mascouche qui nous mentionnait que malheureusement, à l'intérieur de sa ville, il y avait eu des dommages, qui avaient dû être remboursés par l'ensemble de la collectivité de Mascouche, de 120 000 \$ suite à une invasion de quads dans un parc.

• (11 h 50) •

Ma question est fort simple: Est-ce qu'on vous rapporte, au niveau de Vélo Québec, des dommages importants qui sont causés annuellement par ce véhicule tout-terrain qu'est le quad dans les pistes de Vélo Québec? Et, si on vous rapporte des dommages, est-ce qu'on est en mesure de chiffrer des dommages annuels que les quads causent aux vélos?

M. Pronovost (Jean-François): M. le Président, je n'ai pas pour l'instant de données chiffrées là-dessus. Comme je vous dis, c'est beaucoup plus des questions, des conflits qui sont rapportés et des... Bon, Mme la ministre a quand même amené un point, là, intéressant, mais c'est des informations, c'est des discussions qui ont lieu dans certaines régions: Qu'est-ce qu'on fait avec ça? Puis est-ce que ça demeure une voie dédiée au vélo? Est-ce qu'on...

Le Président (M. Pinard): La question est la suivante, M. Pronovost: Aujourd'hui, est-ce que les différentes associations régionales de vélo vous ont rapporté, à Vélo Québec, que des dommages sont causés par les quads sur les pistes de Vélo Québec?

M. Pronovost (Jean-François): Ah! oui, oui. Oui, oui, il y en a eu, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Il y en a eu.

M. Pronovost (Jean-François): Oui, oui, il y en a eu.

Le Président (M. Pinard): Il y en a eu annuellement?

M. Pronovost (Jean-François): Il y en a eu dans le Bas-Saint-Laurent, dans le Témiscouata, il y a plusieurs années, il y en a eu dans le Centre-du-Québec, il y en a eu... il y en a eu un peu partout. Je n'ai pas le relevé de ça, mais il y en a eu. On a quelqu'un au bureau qui s'occupe de toutes les questions d'aménagement, qui est en contact avec les municipalités et qui reçoit ce genre d'appels, là, mais il y en a eu, c'est certain.

Le Président (M. Pinard): Bon. O.K. M. Pronovost, est-ce qu'aujourd'hui vous êtes en mesure, plus ou moins mesure anglaise, là, de nous dire environ ça représente quel montant d'argent en dommages que les associations régionales de vélo, ou locales... parce que, si vous me dites qu'il y a eu des dommages à tous les ans, des dommages importants, à ce moment-là ça veut dire que, lorsque les dommages sont causés, il faut les réparer. Et qui les répare? Avec quel argent? Ça peut représenter environ un effort financier de combien par année pour réparer les dommages qui sont causés par les quads?

M. Pronovost (Jean-François): Non, je n'ai pas... M. le Président, je n'ai pas de données sur ça, non.

Le Président (M. Pinard): Vous n'avez pas ces données-là.

M. Pronovost (Jean-François): Non. Non.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Mais vous confirmez aux membres de la commission qu'annuellement, bon an, mal an, les quads causent des dommages importants à votre réseau.

M. Pronovost (Jean-François): Je n'ai pas dit «des dommages importants», j'ai dit «des dommages»...

Le Président (M. Pinard): Des dommages.

M. Pronovost (Jean-François): ...et c'est probablement plus élevé sur des sentiers de marche que sur les sentiers de vélo et sur la Route verte.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Avez-vous autres questions, membres de la commission?

Une voix: Non.

Le Président (M. Pinard): Non? Alors, merci infiniment, M. Pronovost, M. Howe, de vous être déplacés. Et la discussion que nous avons eue sera sûrement très profitable pour l'ensemble des membres de la commission. Merci beaucoup.

Alors, j'inviterais maintenant la Conférence régionale des élus de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine de bien vouloir s'approcher.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, permettez que je vous introduise. La Conférence régionale des élus de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, qui est représentée ce matin par M. Bertrand Berger, président du conseil d'administration. «Burger» ou Berger?

M. Berger (Bertrand): C'est plutôt Berger... «Burger», c'était mon grand-père.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): O.K. Alors, M. le président, bienvenue. Il est accompagné de M. Joël Arseneau, vice-président du conseil d'administration — M. Arseneau, bonjour; et M. Gilbert Scantland, directeur général. Monsieur.

Alors, M. le président, les règles du jeu sont fort simples: vous avez un temps de 15 minutes pour nous présenter votre mémoire, et par la suite il y aura un échange avec les membres, les collègues de l'Assemblée nationale et membres de la commission, pendant 30 minutes. Alors, je vous cède la parole, M. le président.

Conférence régionale des élu-e-s de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (CREGIM)

M. Berger (Bertrand): Merci beaucoup, M. le Président. Permettez-moi d'abord, Mme la ministre, MM. les députés, de manifester notre vif intérêt et surtout notre appréciation d'avoir été invités à présenter notre point de vue sur une partie du dossier. Je dois dire aussi d'entrée de jeu que nous représentons — je pense bien que ce ne sera pas une surprise pour vous, vous avez entendu dans d'autres domaines; nous représentons — un territoire qui est très particulier au Québec, surtout dans le domaine qui nous concerne aujourd'hui. C'est un immense territoire qui est parsemé de milliers de kilomètres de sentiers.

Et aussi l'autre particularité qui est très importante, c'est que nous avons une sous-région, si je pourrais appeler ça comme ça, nous représentons les Îles-de-la-Madeleine et la Gaspésie. Alors, on comprendra bien que, dans le domaine qui nous concerne aujourd'hui, il y a de fortes

différences entre les deux endroits, de là l'intérêt de notre vice-président de la conférence, qui est avec nous, M. Joël Arseneau, mais il est aussi le maire des Îles-de-la-Madeleine. Donc, vous avez devant vous, je pense bien, les personnes qu'il faut pour discuter du dossier.

Donc, en Gaspésie, les principales préoccupations figurant dans les mémoires présentés concernent le financement du développement et de l'entretien des sentiers et leur pérennité, la concertation régionale dans ce dossier, les droits de passage en terres agricoles, la formation des bénévoles et des agents de sécurité ainsi que la sensibilisation des utilisateurs.

Alors, aux Îles-de-la-Madeleine, on parle surtout de la protection de l'environnement, du resserrement des règles de pratique de ces activités puis les pouvoirs dévolus aux agents de surveillance; la sensibilisation. Par contre, dans le mémoire présenté par la conférence régionale des élus, on admet d'entrée de jeu que les problématiques diffèrent considérablement sur les deux territoires. Le dossier motoneige, en Gaspésie, retient beaucoup plus l'attention en raison de son importance comme produit touristique hivernal et en raison des retombées économiques qu'il génère, soit des retombées annuelles de quelque 3 millions, alors que la pratique du quad ne fait qu'émerger en tant qu'activité touristique.

Dans le paragraphe suivant, il faut savoir par ailleurs que le réseau de motoneige de la région représente 2 959 km de pistes — c'est le quatrième plus grand réseau québécois — puis qui est davantage utilisé par les milliers de touristes qu'il attire annuellement que par la population locale ou régionale. C'est une particularité importante, croyons-nous. Toutefois, le vaste territoire est géré par des nombreux petits clubs comptant sur le travail d'une majorité de bénévoles et disposant de très faibles moyens financiers pour le faire.

Alors, une dernière particularité. Comme le circuit constitue une boucle calquée sur le parcours de la route 132, si un club local se trouve dans une situation difficile qui l'amène à devoir fermer sa portion de territoire, ceci entraîne automatiquement des conséquences néfastes sur l'ensemble du réseau. En réalité, la 5, qui est la piste nationale, si on pourrait dire, pour la motoneige, bien elle ceinture la Gaspésie comme la 132 la ceinture. Alors, si à un moment donné il y a une section qui ne peut être entretenue ou encore qui cause des problèmes particuliers, c'est tout le circuit qui est mis en danger.

Alors, aux Îles-de-la-Madeleine, je vais laisser Joël vous en parler plus particulièrement ainsi que quelques autres points.

M. Arseneau (Joël): Effectivement, aux Îles-de-la-Madeleine, on est davantage préoccupé, comme on l'a mentionné, par la circulation des quads et des véhicules tout-terrains, parce que le territoire est exigu. Parce que le territoire est également fragile, on voit la circulation des tout-terrains comme davantage une menace environnementale pour les milieux fragiles, les milieux dunaires et finalement les terres publiques aussi, les milieux humides. Alors, pour nous, ça ne peut constituer en aucun temps une source de revenus par l'industrie touristique. Ça ne peut pas être un produit touristique ou un produit d'appel pour notre région. Si on parle de la motoneige, en raison de son caractère saisonnier, ça cause moins de dommages à l'environnement, sauf qu'on ne

considère pas non plus que c'est une voie d'avenir pour le développement touristique aux Îles. Il faut simplement gérer la circulation locale, chez nous, en préservant l'environnement fragile du milieu. Alors, M. Berger.

• (12 heures) •

M. Berger (Bertrand): Alors, si on prend maintenant le thème de la concertation régionale, donc, comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a deux territoires, il y a la question des Îles-de-la-Madeleine et aussi la question de la Gaspésie, il y a aussi tous les utilisateurs. Donc, ça prend une concertation assez serrée, et, nous, ce que nous proposons, c'est que la conférence régionale des élus assume le mandat de concertation qui lui est dévolu et que soient établies deux tables distinctes en Gaspésie et aux Îles, compte tenu des différences de problématiques qui existent entre les deux parties.

Concernant, maintenant, le financement des réseaux interrégionaux — c'est un point très sensible de notre problématique — la mise en place et l'entretien des sentiers interrégionaux, la plupart des organismes régionaux consultés avaient formulé le soutien que le ministère des Transports du Québec prenne la responsabilité du développement, de l'aménagement et de la signalisation et de l'entretien du sentier national gaspésien, appelé la 5, via des ententes avec les clubs de motoneige de la région. En ce qui concerne plus spécifiquement l'entretien des sentiers, la région avait suggéré de majorer le programme qui vise à prélever un montant sur le coût des plaques d'immatriculation des véhicules. À cet égard, le document d'orientation reste plutôt évasif.

Pour la mise en place des sentiers interrégionaux, on fait référence à une aide financière provenant et des programmes du MAMR et du milieu, dans des proportions qui restent à être déterminées, mais on n'indique aucune prise en charge ni implication financière significative du MTQ à ce chapitre. Nous nous interrogeons notamment sur la part de financement que les municipalités pourraient être appelées à assumer dans un tel contexte.

Alors, considérant que la pérennisation des sentiers passe principalement par le financement adéquat de leur mise en place et de leur entretien, on doit noter une importante lacune à ce chapitre. Les propositions esquissées n'annoncent rien de nouveau qui puisse apaiser les principales inquiétudes exprimées lors de la consultation de juin dernier.

Donc, nous recommandons que les revenus du membership impartis à l'entretien des sentiers soient globalement déposés dans une enveloppe à l'échelle du Québec, pour être ensuite répartis au prorata de la longueur des sentiers à entretenir dans chacune des régions. Nous croyons qu'une telle révision du volet de la péréquation permettrait un partage plus équitable de l'aide financière tout en donnant à notre région les moyens nécessaires à la réalisation de ses responsabilités et à l'atteinte de ses objectifs.

Probablement qu'à l'occasion de la période de questions on aura l'occasion d'élaborer plus. Mais une chose est certaine, c'est que, si on parle du prix du kilomètre pour entretenir les sentiers, bien la formule qui existe présentement est complètement inadéquate, compte tenu que la plupart de nos clubs, en Gaspésie, sont très petits en termes de nombre de membres, et donc il y a comme un manque à gagner, là, très important pour ce qui est de l'entretien. Alors, mon collègue.

M. Arseneau (Joël): Je vais poursuivre, si vous permettez, en parlant de la pérennité des sentiers. Si on met à l'écart les réserves mentionnées par M. Berger au sujet du financement, on pense que la proposition d'amendement législatif qui vise à protéger les réseaux interrégionaux contre certains recours moyennant leur conformité à certains critères d'ordre environnemental, ça nous paraît pouvoir contribuer dans une certaine mesure à la pérennisation des sentiers et au maintien des retombées économiques que génèrent les VHR dans la région particulièrement en Gaspésie, bien entendu.

On doit toutefois vous rappeler que le financement de la mise en place et de l'entretien de ces infrastructures ne sera pas stabilisé par un programme... ou plutôt par un programme équitable et accessible. En fait, il faut que ce soit le cas, il faut avoir un programme pour le stabiliser. Sans ça, ça demeurera toujours extrêmement précaire en Gaspésie et aux Îles.

Par ailleurs, l'amendement législatif que vous proposez pour protéger les propriétaires qui accordent des droits de passage contre les recours, sauf en cas de faute lourde ou intentionnelle de leur part, semble répondre favorablement à une préoccupation énoncée notamment par les représentants de l'Union des producteurs agricoles lors des consultations.

Alors, finalement, nous sommes globalement en accord avec les dispositions réglementaires visant la pérennité des sentiers. Elles garantissent selon nous le maintien des retombées économiques générées par les véhicules hors route dans la région, et ça préserve également les investissements consentis par les différents paliers de gouvernement et les fédérations dans ces secteurs.

Si on parle maintenant du resserrement des règles, c'est particulièrement important pour le territoire des Îles-de-la-Madeleine. Ça couvre toute une série de considérations de santé, de sécurité publique, d'environnement, et également ça implique la portée de certaines réglementations municipales. Et ces règles, le resserrement des règles, ça a été particulièrement présent dans les préoccupations de la municipalité des Îles-de-la-Madeleine et des groupes environnementaux de l'archipel, qui se sont exprimés lors de la consultation. Parce que c'est aux Îles que les particularités du territoire mettent peut-être le plus en évidence les effets négatifs de la pratique de ces activités sur le milieu — la pratique des quads et des autres véhicules tout-terrains plus encore que la motoneige, comme je l'ai mentionné précédemment.

En termes de santé et d'environnement, si l'on interdit la vente d'équipements pouvant servir à modifier les VHR, par exemple pour les systèmes d'échappement, on pense que c'est un pas dans la bonne direction. Il y a également, quand on considère la sécurité, de hausser l'âge minimal à 16 ans pour obtenir un permis. C'est également un pas dans la bonne direction, même si, aux Îles-de-la-Madeleine, on aurait souhaité que l'âge s'établisse à 18 ans; l'obligation de formation, qui est indiquée, de même que le certificat d'aptitude qu'on exige pour les 16 à 17 ans. Les amendes que l'on rend progressives, en lien avec les excès de vitesse, nous semblent aussi pouvoir minimiser les risques d'accidents.

La planification d'un programme de formation et de reconnaissance professionnelle destiné aux guides de motoneige, c'est également une bonne idée, ça répond à une préoccupation qui a été exprimée souvent par l'industrie

touristique. Vous savez que la formation et la professionnalisation dans le domaine touristique, c'est une préoccupation et une problématique de développement centrales.

L'amendement législatif qui vise à commuter l'approbation obligatoire par le MTQ des règlements municipaux qui régissent la circulation des véhicules hors route sur les chemins publics municipaux en un simple devoir d'information de la part de la municipalité, on croit que ça va donner davantage de responsabilités aux municipalités en matière de législation dans ce dossier. Et en ce sens on est d'avis que le MTQ doit continuer à s'assurer que les règlements émis par les municipalités respectent les normes de sécurité en vigueur à l'échelle provinciale. On ne veut pas que le MTQ se retire complètement.

Bref, on est d'avis que le projet de politique gouvernementale en matière de véhicules hors route aurait avantage à s'appuyer sur des résultats d'une étude environnementale plus approfondie en ce qui concerne particulièrement le secteur que je représente, qui pourrait documenter les effets de ces pratiques sur le milieu physique et le milieu humain, particulièrement dans les zones fragiles comme celles que l'on a sur le territoire de l'archipel madelinot. On vous suggère également, s'il devait y avoir une telle étude, qu'elle se déroule en partie sur les territoires de la municipalité des Îles-de-la-Madeleine. C'est un microcosme, c'est un endroit intéressant pour faire ce genre d'analyse. L'intensité, également, des pratiques sur un territoire comme le nôtre est fragile, donc est restreint, rend particulièrement évidents les impacts sur le milieu. Donc, c'est une suggestion que l'on veut faire aujourd'hui.

Alors, on recommande, pour notre part, l'adoption des mesures législatives qui sont proposées, législatives et réglementaires, qui visent à resserrer donc les règles de pratique des véhicules hors route en matière d'environnement et de sécurité. Nous recommandons également — je viens de le mentionner — qu'une étude environnementale soit menée et vienne encore mieux documenter les effets de la pratique des VHR dans les milieux plus fragiles.

L'aspect de la surveillance des sentiers. Et on va conclure — il nous reste quelque deux minutes; on va conclure — là-dessus, bien, d'abord, presque au même titre que l'épineuse question qu'on vient d'aborder, sur l'entretien des sentiers, celle de la surveillance constitue une préoccupation majeure pour les gens des fédérations et des autorités municipales qui ont à assumer la gestion des sentiers. Les représentants des clubs motoneige, section Gaspésie, ont d'ailleurs démontré de façon éloquente que le manque de formation des surveillants et le peu de pouvoir qui leur est imparti ne leur permettent pas, dans le contexte actuel, d'effectuer une tâche efficace et à la hauteur des attentes de l'organisation.

● (12 h 10) ●

Le gouvernement se propose de donner plus de pouvoirs à certains d'entre eux spécialement formés notamment pour émettre des contraventions. De plus, on parle d'une entente entre la SQ et la fédération ou les fédérations de VHR pour former ces agents de surveillance. Nous aimerions obtenir la garantie que ce programme ne se réduira pas par une formation de quelques heures au terme de laquelle les surveillants auront été investis de nouveaux pouvoirs sans pour autant avoir préalablement acquis les compétences nécessaires pour s'acquitter de leurs tâches avec efficacité.

Alors, nous recommandons que le MTQ mette en place, avec la collaboration de la Sûreté du Québec et les fédérations, un programme de formation à la hauteur des nouveaux pouvoirs qui seront dévolus aux agents de surveillance, pour s'assurer que tous aient la compétence pour exercer leurs fonctions.

Pour le mot de la fin, je laisse la parole à M. Berger.

M. Berger (Bertrand): Bien. Alors, on termine sur la sensibilisation. On pense que c'est un domaine qui est très important que la sensibilisation, surtout auprès des jeunes. Notre recommandation est à l'effet qu'il y ait une large campagne de sensibilisation et de responsabilisation destinée aux utilisateurs... pas seulement qu'aux utilisateurs aussi, mais aux manufacturiers de véhicules hors route, visant à inculquer des principes d'une pratique sécuritaire et respectueuse des citoyens et de l'environnement.

Alors, disons que, pour terminer, je reviens peut-être sur deux points — même s'il n'y a pas seulement que ces deux-là — très importants: la question des tables de concertation distinctes Îles-de-la-Madeleine—Gaspésie, on suggère: sous la responsabilité de la CRE; et aussi revoir le mode de financement, la péréquation, concernant l'entretien des sentiers. On a des problèmes majeurs à ce niveau-là, on est en manque de sous énormément pour faire un travail adéquat.

Alors, voilà l'essentiel de notre intervention. Ça va nous faire plaisir de répondre aux questions. On a M. Scantland avec nous, qui, techniquement, est peut-être plus en mesure de répondre de façon pointue à vos questions, si vous en avez.

Je voudrais terminer en remerciant la commission de nous avoir entendus, en remerciant aussi Mme Boulet de son implication. On est condamnés, vous savez, à travailler ensemble: une semaine, je la rencontre sur le transport aérien, l'autre semaine, c'est sur le ferroviaire; l'autre semaine, c'est sur la 132; cette fois-ci, c'est sur les VTT. Ça veut dire qu'une région comme la nôtre a terriblement besoin du ministère des Transports.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. Berger, M. Arseneau. Alors, sans plus tarder, nous allons débiter nos échanges. Alors, Mme la ministre, vous avez été de nouveau sollicitée.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Bonjour, MM. Berger, Scantland et Arseneau. Bienvenue à la Commission des transports, et merci d'avoir pris du temps, qui est précieux, parce qu'à chaque fois que vous avez à vous déplacer, c'est toujours de longues journées, puis vous devez vous absenter souvent pour des nuitées. Alors, on apprécie beaucoup. Et je tiens à vous dire, M. Berger, que c'est toujours très agréable pour moi, vous avez, et la Gaspésie et les Îles, une région ou deux régions — je peux me permettre de dire; deux régions — que je trouve exceptionnelles. Ça me fait toujours plaisir de m'y déplacer, et je serai toujours à l'écoute des besoins de ses citoyens. Soyez assurés de ça.

Alors, M. Berger, pour commencer, je vais aller avec le financement parce que ça semble être une problématique. Je vais juste vous donner une éclaircie. Ce n'est peut-être pas assez; après, vous allez me dire: Il manque encore de l'argent, Mme Boulet, là. J'en conviens, il n'y en a jamais assez, d'argent. Mais juste pour vous préciser certaines choses.

Pour ce qui est de la péréquation, les fédérations et les clubs sont en demande d'augmenter la surcharge, donc la contribution qui retournerait au volet péréquation. Alors, les motoneiges, à l'heure actuelle, c'est 25 \$ par plaque d'immatriculation, ça leur donne environ 4 millions par année, et les VTT, c'est 6 \$ par plaque, ça leur donne environ 1,8 million. Ils ont des demandes de hausser de 25 \$ à 30 \$ ou 35 \$, et les VTT, de 6 \$ à 30 \$. Et cet argent-là, elle sera dédiée... elle sera retournée dans un programme d'aide pour l'entretien, là, dans un volet de péréquation.

Ceci dit, la péréquation est à revoir aussi, M. Berger. La formule de la péréquation, ils sont après revoir est-ce qu'elle est équitable pour tout le monde. On va s'asseoir avec eux aussi pour regarder ça. Est-ce qu'elle répond aux besoins de l'ensemble des régions qui ont beaucoup de kilomètres à entretenir et peu d'adeptes ou peu de membres dans leurs clubs? Ce qui est le cas chez vous, ce qui est le cas dans plusieurs régions, là, un peu plus éloignées, là, où il y a beaucoup, beaucoup de territoire, donc beaucoup de kilomètres, mais pas nécessairement des masses importantes de membres. Alors ça, c'est pour le volet entretien.

Pour ce qui est le volet des sentiers interrégionaux, nous, le montant qu'on dit qui va être dédié aux sentiers qui va provenir du ministère des Affaires municipales, c'est un montant qui va être jumelé à des sommes qui vont provenir de partenaires. Les partenaires, ça peut être l'industrie, ça peut être les fédérations. La fédération de quads a déjà dit: Nous, on est prêts à participer à ce montage financier. Ça va être également les volets II. Alors ça, ça va permettre, pour le sentier interrégional, à déplacer les sentiers qui sont problématiques, à mettre des mesures d'atténuation et à éviter, là, qu'on ait des conflits avec les riverains le long de ces sentiers interrégionaux là.

Alors, l'argent du MAM, ce n'est pas de l'argent neuf, dans le sens qu'on ne demande pas une contribution supplémentaire aux citoyens du Québec. On est bien conscients que c'est leurs impôts aussi, là, mais c'est de l'argent qui va être dédié... c'est un fonds qui va être dédié aux sentiers récréatifs. Alors, il n'y a pas un gouvernement à l'heure actuelle qui a posé ce geste-là, et on va mettre de l'argent pour accompagner les MRC, les municipalités et les conférences régionales pour statuer sur leurs sentiers interrégionaux puis faire en sorte qu'on ait le moins possible de conflits d'usage avec les citoyens qui restent en bordure de ces sentiers-là.

Alors ça, ça fait un peu le tour du financement. M. Berger, je pense que vous aimerez... M. le Président...

M. Berger (Bertrand): Alors, je veux juste dire que je voudrais demander à M. Scantland de nous préciser encore davantage notre affaire, mais, au niveau du volet II, dans ce qui est la partie installation des sentiers, on a mis plusieurs millions de dollars, quelque chose comme 3 millions uniquement dans le sentier de motoneige, là,

et on est disposés à en faire davantage, même au niveau du quad présentement. Alors ça, là-dessus, on est très ouverts, puis il n'y a pas de problème. C'est au niveau de l'entretien, après ça, que le problème se pose davantage. Je vais demander à M. Scantland de préciser.

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

M. Scantland (Gilbert): En fait, peut-être pour préciser aussi le développement du sentier, on s'est déjà dotés, ça fait huit ans, je pense, d'un plan de développement de la motoneige sur notre territoire, et on a sécurisé l'ensemble des sentiers avec les organisations concernées, et on a investi, là, plus de 3 millions de dollars dans la motoneige, et on a fait la même chose pour le quad aussi. Donc, on est en contrôle sur le développement, disons.

Ce n'est pas tellement à cette étape-ci que le bât blesse, comme on dit, c'est plus dans l'approche même du financement. Nous, on le disait tout à l'heure: d'entrée de jeu, on a des très petits clubs. Je prends le club de Murdochville: 25 membres, 310 km de sentiers à entretenir. Vous comprendrez qu'avec une péréquation qui revient au club, de 120 \$ en fait, plus le 53 \$ par sentier, c'est bien évident qu'il ne peut pas accueillir les milliers de touristes qui passent sur son sentier.

Parce que le problème n'est pas local, je vous dirais même que la plupart de nos motoneigistes, en Gaspésie, ce sont des chasseurs, des trappeurs, des gens qui vont dans le bois, au chalet, pas nécessairement sur les pistes de motoneige, là, bêtement. Ils prennent les chemins forestiers, ils prennent les sentiers connus et se rendent souvent... Donc, la pratique de la motoneige chez nous, ça ne représente pas une pratique de sentiers exclusivement. C'est une pratique même qui dépasse largement les sentiers, et c'est encore plus évident dans les VHR... plutôt les VTT, les quads.

Mme Boulet: O.K.

M. Scantland (Gilbert): Donc, en ce qui regarde la façon dont est géré en fait le budget global d'entretien des sentiers, c'est que la formule qui est choisie par la fédération, qui est celle de fixer un prix d'entrée au début d'année... bon, on sait que, cette année, c'est 200 \$. On sait qu'il y a 80 \$ qui retournent pour les taxes et les assurances, et tout ça. Il y a un 120 \$, je pense, qui reste à chaque club pour l'entretien du sentier, l'entretien du club, etc. Mais le gars de Montréal qui vient faire de la motoneige en Gaspésie, il a payé à Montréal son entretien, et le 25 \$ qui est donné, là, est nettement insuffisant.

Donc, ce qu'on propose, nous, c'est une carte sentiers-Québec, une carte que chaque membre de club devrait payer, à la hauteur peut-être de — je lance un chiffre qu'on devrait valider; à la hauteur de — 100 \$, et par la suite ce pool... on «collective» ce 100 \$ là et il est réparti au prorata des kilomètres dans chacun des clubs. Et là, à ce moment-là, tout le monde a la même base de travail, tout le monde a le même niveau d'entretien sur ses sentiers.

Il y a eu une enquête d'un journaliste du téléjournal de l'Est du Québec dernièrement qui précisait que des clubs de la région de Québec avaient jusqu'à 1 600 \$ par kilomètre de capacité d'entretien, donc qui

pouvaient consacrer jusqu'à 1 600 \$ du kilomètre, alors que des clubs — Murdochville entre autres — avaient 275 \$ du kilomètre. Donc, c'est entendu qu'on ne peut pas accueillir les touristes chez nous avec nos capacités monétaires de le faire. Donc, il faut absolument... Ce n'est pas même la péréquation qui est le problème, c'est la façon même de distribuer les fonds nécessaires.

Mme Boulet: C'est la formule de... C'est la formule, c'est ça.

M. Scantland (Gilbert): C'est la formule même de financement qui est à revoir.

Mme Boulet: O.K.

M. Scantland (Gilbert): Ce n'est même pas par une péréquation prise à même les plaques que ça peut venir régler le problème. Quand vous avez 3 000 membres dans un club en région métropolitaine, puis vous en avez 25 dans notre région, puis on accueille plus de touristes ou plus de monde sur nos sentiers, à la limite, que ceux des régions métropolitaines, il y a comme un problème, là. O.K.?

Donc, c'est un peu dans ce contexte-là qu'il faut se situer. Il faut entièrement revoir la façon dont est financé l'entretien des sentiers.

● (12 h 20) ●

Mme Boulet: O.K. C'est ça...

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

Mme Boulet: M. le Président. M. Scantland, on comprend bien, puis il y a le phénomène des droits d'accès aussi, parce que, moins on a de monde, moins on a de droits d'accès, donc c'est des revenus qu'un club n'a pas. Mais soyez assuré, là, que ça, on en prend bonne note. Les fédérations sont derrière vous, alors ils ont bien compris votre message, et ils ont des devoirs à faire, ils le savent aussi. Alors, nous, on leur a dit: On va se rassembler, puis on va la revoir, cette formule-là, pour qu'elle soit... Parce que vous n'êtes pas la seule région qui nous fait part de cette inéquité-là.

J'aimerais revenir... vous parlez deux tables, vous dites: Deux régions, on est deux régions dans la même, on a deux réalités géographiques très différentes, vous avez raison. Je vais vous poser une question, mais j'imagine que je connais la réponse. Vous me dites: Deux tables, est-ce que ça prend deux ressources ou est-ce qu'on peut avoir une ressource qui soit partagée entre les deux tables, M. le président?

Le Président (M. Pinard): M. Berger.

M. Berger (Bertrand): Une ressource partagée entre les deux tables.

Mme Boulet: Ça ferait, ça?

M. Berger (Bertrand): Bien, oui, définitivement.

Mme Boulet: Bon! Vous êtes bien fin, M. Berger.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Berger (Bertrand): Je n'ai pas tourné autour du pot, hein?

Mme Boulet: C'est très clair. Merci. Alors...

Le Président (M. Pinard): Vos dossiers vont évoluer, M. Berger.

Mme Boulet: Non, monsieur... Mais...

M. Berger (Bertrand): On ne demande pas... On demande juste ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: Mais, par contre, M. Berger, là, par contre, je vais vous dire qu'on regarde à bonifier cette aide-là, là. C'est peut-être plus que 20 000 \$, on regarde, parce qu'il y a eu des demandes. Alors, si c'est plus, si c'est 30 000 \$ ou 40 000 \$, bien vous direz: Nous autres, on la partage à mi-temps entre chacune des régions.

Et vous avez raison, M. Scantland, la Gaspésie—Les Îles était une des régions les mieux organisées quand on a fait notre tournée. Il y avait Lanaudière, il y avait Gaspésie—Les Îles, il y avait l'Abitibi et la Mauricie, il y avait quatre régions où on avait déjà fait beaucoup de travail de concertation pour éviter les conflits d'usage, et, chez vous, je vous lève mon chapeau, il y avait un travail qui avait été fait depuis deux ou trois ans, il y avait une personne, même, qui avait été embauchée. Alors, ce travail-là, chez vous, il a été fait, regardez.

M. Berger (Bertrand): Compte tenu que les problématiques ne sont pas tout à fait les mêmes, comme on disait tantôt, il y a aussi des coûts rattachés à ça, à avoir juste une table, mettons.

Mme Boulet: C'est ça. Oui.

M. Berger (Bertrand): Parce qu'il faut dire que ce n'est pas donné non plus, les Îles-de-la-Madeleine versus la Gaspésie, là...

Mme Boulet: C'est ça.

M. Berger (Bertrand): ...le transport puis ces choses-là. Alors, c'est possible de travailler à un endroit, travailler à l'autre, et la CRE pourrait coordonner ça. C'est sûr qu'il y a des choses qui se retouchent, ce n'est pas complètement désincarné, d'un bord à l'autre, là, mais il y a des choses qui peuvent se faire localement, et, dans la mesure où c'est bien coordonné, on peut très bien travailler comme ça.

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

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

Mme Boulet: M. Arseneau, vous relevez, avec beaucoup de pertinence, que, chez vous, les milieux fragiles, c'est une préoccupation, et aujourd'hui je ne suis pas en mesure de vous dire comment on va faire, mais soyez assurés qu'on est très sensibles à

cette préoccupation-là. Alors, chez vous, avant de définir des sentiers, est-ce qu'il devrait y avoir des études? Est-ce qu'on devrait... L'Environnement est déjà sensibilisé. On lui a dit: Aux Îles, il y a une problématique particulière. Et soyez assurés, là, qu'on va accompagner votre table et que les sentiers, aux Îles, il y aura cette préoccupation-là. C'est inscrit à l'intérieur de notre document: les milieux protégés, les zones fragiles, les milieux humides, et, chez vous, il y aura cette préoccupation-là. S'il faut accompagner cette table-là d'une façon plus spécifique, un encadrement plus rigoureux en termes d'environnement, moi, je vous le dis aujourd'hui, on fera cet effort-là, M. Arseneau, je m'y engage.

J'aurais une autre question. Alors, ce matin, on a eu la FQM. Hier, on a eu l'UMQ, qui nous disait que la protection contre les recours sur le sentier interrégional était une chose qu'ils étaient totalement en accord, parce qu'autrement les MRC ne pourraient peut-être pas s'assurer, et à ce moment-là il y aurait risque de rupture de continuité du sentier. Alors, je pense que vous êtes également en accord, mais j'aimerais ça vous entendre là-dessus, M. Berger, M. Scantland ou M. Arseneau, s'il y en a un de vous trois qui veut bien commenter. Est-ce que cette mesure-là, selon vous, elle est importante pour éviter, là, qu'il y ait des sentiers qui soient non protégés, non assurés et que les MRC se retrouvent, là, dans un risque éventuel de poursuite?

Le Président (M. Pinard): M. Berger.

M. Berger (Bertrand): Oui, ce que je serais porté à vous répondre à ce stade-ci, c'est de dire: d'abord, c'est bien certain qu'une protection n'est pas à dédaigner, là. C'est sûr que c'est bienvenu. Mais on ne peut pas dire que, dans notre région, ça a été un problème important. Ce n'est pas un problème important. Ça ne veut pas dire qu'il ne peut pas en avoir à l'occasion. Puis, une protection, on est favorable à une protection.

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

M. Arseneau (Joël): Non, je n'ai rien à rajouter là-dessus.

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

Mme Boulet: J'aurais une autre question. Vous parlez de 18 ans. Alors, nous, on a parlé qu'on voulait passer de 14 à 16 ans. Il y a plusieurs intervenants qui sont venus nous voir puis ils nous disent: Bien, 14 ans, c'est correct. Vous, vous allez même jusqu'à 18 ans. Alors, j'aimerais tout simplement vous entendre sur ce sujet-là. Mais, moi, je crois profondément au 16 ans, peut-être que le 18 ans, c'est un bonus, là, mais j'aimerais ça juste vous entendre là-dessus, sur quelle base, M. Arseneau, vous croyez que...

M. Berger (Bertrand): Oui, c'est ça. Vas-y, Joël.

Mme Boulet: Ou M. Berger, là, peu importe. Alors, M. le Président...

M. Arseneau (Joël): Bien, peut-être cette proposition-là émanait effectivement des Îles-de-la-Madeleine. C'est dans la mesure où on veut restreindre le nombre d'utilisateurs de VTT. C'est aussi simple que ça, et de toute façon il est extrêmement difficile de contrôler. Je connais des gens qui, à partir de six, sept, huit et 10 ans, possèdent leur propre véhicule hors route et qui défient toutes les lois et tous les sentiers.

Alors, à partir du moment où on resserre la réglementation, peut-être que ça devient moins justifiable pour le parent d'investir dans une machine pour... ou dans un jouet pour laisser à son fils, si l'on établit que c'est un jouet pour adultes seulement. Et l'objectif, pour nous, est évidemment de resserrer au strict essentiel la pratique des VTT, parce qu'on sait également que plus les gens sont jeunes, moins ils sont matures, plus on se comporte de façon, je dirais, rebelle, et, chez nous, bien ça a des impacts concrets sur l'environnement.

L'apparition de sentiers dans tous les milieux fragiles, humides et les dunes ont créé des brèches dans le cordon dunaire qui protège les Îles-de-la-Madeleine. Les routes, par exemple, ça provoque l'érosion, etc. Donc, toute la menace environnementale vient du fait qu'on a beaucoup d'utilisateurs. Et, plus les utilisateurs sont jeunes, moins peut-être ils sont sensibilisés à la protection de leur territoire ou plus ils ont tendance à défier la réglementation et les lois.

M. Berger (Bertrand): Ça vous démontre un peu un exemple des différences qui peuvent exister entre... Parce que, nous, en Gaspésie, je ne vous dis pas... je n'ai pas de réflexion à faire supplémentaire là-dessus. La question ne s'est pas posée, on ne l'a pas discuté comme tel, l'âge, là, tu sais, comme...

Le Président (M. Pinard): Alors, le temps...

Mme Boulet: ...temps, les collègues...

Le Président (M. Pinard): ...le temps est maintenant écoulé, mais j'aurais quand même une... Je peux, à titre de président, je pense que...

Mme Boulet: Bien, je n'ai pas de problème, là, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): ...je vais me donner une question. Hier soir, nous rencontrions... les membres de la commission ont eu le privilège de rencontrer le maire de Lebel-sur-Quévillon, qui est en même temps administrateur au niveau de la Baie James, M. Lemoyne, qui, pour lui... il faisait mention aux membres de la commission de faire... faire attention de ne pas généraliser, parce que, dans le Nord-du-Québec, un véhicule tout terrain ne constitue pas un jouet mais bel et bien un moyen nécessaire de locomotion même pour les enfants en bas âge.

Tout à l'heure, M. le maire des Îles, vous nous avez mentionné et vous avez insisté, je pense, vous avez insisté fermement sur le fait que, chez vous, dans votre localité, il y a des enfants de six ans, huit ans, 10 ans que vous pouvez déjà nous identifier, qui sont propriétaires de quads. Est-ce que vous considérez que ces quads sont des instruments qui sont nécessaires pour les enfants pour se rendre à l'école comme moyen de transport ou si c'est effectivement seulement des jouets pour eux?

M. Arseneau (Joël): La pratique du quad, aux Îles-de-la-Madeleine, est en large partie une pratique récréative, et encore de façon plus évidente chez les jeunes, tout à fait. Alors, c'est à peu près la façon la plus claire de répondre à votre question.

Nous avons déjà tenté d'établir avec les clubs de VTT une réglementation sur les sentiers, le balisage des sentiers, l'identification des sentiers sur une base saisonnière également, puisque le seul endroit où on n'a pas le sentiment qu'on va véritablement constituer une menace pour l'environnement, c'est en permettant la circulation le long de la plage et le plus près possible donc de la mer. Et c'est là où les traces sont les moins profondes sur le milieu, sauf qu'on ne va pas le faire l'été, puisqu'évidemment on arriverait à déranger les villégiateurs et tous ceux qui profitent de la plage pendant l'été.

Mais il a été à chaque fois mentionné que, dans des cas de cueillette de mollusques ou pour des gens qui veulent pratiquer la chasse — mais, encore là, la chasse, c'est une activité a priori récréative, chez nous — eh bien, on pouvait faire des exceptions, et on prenait en considération leurs besoins. Mais, pour les fins du travail ou enfin des... effectivement, pour les fins de travail, c'est extrêmement limité, là, comme usage.

• (12 h 30) •

Le Président (M. Pinard): Les membres de la commission auront à se pencher bientôt sur la question de l'âge, tel que le mentionne Mme la ministre dans son document de travail. Est-ce que vous êtes en mesure de confirmer aux membres de cette commission qu'il y a eu plusieurs accidents majeurs causant des blessures sérieuses et même certains décès à des enfants en deçà de 14 ans?

M. Arseneau (Joël): À ce stade-ci, je ne suis pas en mesure de vous confirmer qu'il y a eu des décès ou des accidents majeurs. Il y a des incidents qui se produisent à l'occasion. Mais, si vous le permettez, on peut effectuer une recherche assez rapide dans le milieu, avec des statistiques qui pourront permettre d'informer ou de confirmer ce que je vous disais aujourd'hui.

Le Président (M. Pinard): Les membres de la commission apprécieraient recevoir ces éléments, M. le maire. Alors, M. le député de Beauharnois et critique officiel de l'opposition en matière de transports.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Vous saluer, messieurs. Merci de votre présentation. Mais vous me permettez, M. le Président, par courtoisie, de céder la parole à mon collègue de Gaspé, qui a bien voulu m'accompagner durant toutes ces audiences. Et je vais lui laisser le soin d'ouvrir cet échange, et, s'il reste du temps, peut-être une question à la fin. Mais j'ai peu d'espoir, connaissant notre ami, l'intérêt de notre ami pour le mémoire.

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

M. Lelièvre: Merci, M. le Président. Alors, je vais remercier mon collègue de me donner l'opportunité d'échanger avec les gens de la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. Vous saluer, M. Arseneau, M. Berger, M. Scantland, des gens qui travaillent très fort au développement économique de notre région.

En ce qui a trait aux 2 959 km de pistes, je pense que c'est un 2 959 qui est pour la motoneige. Je pense, c'est la 5 qui ceinture la Gaspésie. Au niveau des VTT, pourriez-vous nous dire c'est quoi, la dimension du territoire qui est aménagé pour justement ces activités récréatives?

M. Scantland (Gilbert): En fait, le plan de développement du quad est rendu à un niveau où je dirais que le deux tiers des circuits est actuellement complété et sécurisé. C'est-à-dire que, là, vous comprendrez que la Gaspésie est une péninsule qui est très surélevée au centre. Donc, toutes les rivières conduisent vers la mer — je n'apprends rien à personne, là — et il y a donc beaucoup, beaucoup de ponts, beaucoup de ruisseaux, beaucoup de barrières en fait à installer, et la principale difficulté qu'on rencontre, c'est l'installation des ponts sur ces rivières-là. Et il y a donc des ponts qui doivent être utilisés autant pour le quad que la motoneige, il n'y a pas de conflit d'usage pour les ponts. Par contre, sur les routes, les sentiers comme tels, il y a des conflits d'usage. Puis à certains endroits il faut vraiment y aller motoneige exclusivement, parce que c'est l'hiver, puis ça passe par des terres agricoles ou d'autres éléments comme ça, et, l'été, quads à un autre secteur pour éviter... Donc, on est en train de compléter l'ensemble de l'infrastructure. Actuellement, on est à peu près, pour le quad, à deux tiers de complété; pour la motoneige, c'est 100 % complété.

M. Lelièvre: En ce qui a trait aux usages au niveau du VTT puis de la motoneige, est-ce que vous êtes davantage sur les terres du gouvernement que les terres privées? Parce que c'est quoi, les proportions, est-ce que vous avez une idée de...

M. Berger (Bertrand): ...davantage en terres publiques, là, mais la proportion exacte, là...

M. Scantland (Gilbert): La proportion peut être très grande, là, on parle de peut-être 80 %. Parce qu'en réalité, si je compare au domaine forestier, parce qu'on est beaucoup dans le domaine forestier, 84 % du territoire est en tenure publique et 16 % en tenure privée. Donc, ça doit approcher ces mêmes proportions là. C'est évident que ce qu'on appelle les bretelles qui conduisent aux villages, parce que la 5 passe à l'intérieur, je dirais, de la péninsule, les bretelles qui conduisent aux villages, elles, suivent des trajets qui sont plus en terres privées.

M. Lelièvre: En ce qui a trait aux droits des citoyens, par exemple le droit de poursuivre, j'ai remarqué que, bon, vous voulez... dans votre mémoire, vous appuyez cette recommandation-là, c'est-à-dire, de la ministre de suspendre les droits. Et on a des gens qui nous ont produit des mémoires, certains viendront aujourd'hui nous les présenter. Le Protecteur du citoyen s'est déclaré en désaccord avec cette mesure. Est-ce que vous avez des difficultés à conclure des ententes particulières avec les riverains, par exemple, ou avec... quand vous êtes sur des terres privées?

M. Scantland (Gilbert): On n'a pas — oui, si vous le permettez; on n'a pas — de difficultés particulières. Le territoire est quand même un territoire peu densément

peuplé. Les sentiers ne traversent pas des conurbations importantes, ce qui fait que la négociation des droits de passage se fait relativement bien. Mais il faudrait quand même le sécuriser parce qu'on a effectivement des difficultés à établir ces droits de passage là sur du long terme. Mais de façon générale on a une bonne collaboration du milieu agricole, qui est principalement concerné par ça, et une assez bonne collaboration des municipalités lorsque j'appelle les bretelles qui doivent se rendre aux villages pour accueillir les touristes dans les différents équipements récréotouristiques qu'il y a sur le bord de la côte. Parce qu'il faut comprendre que la 5, elle fait le tour de la péninsule, et chaque village est relié à la 5. C'est ça qui explique d'ailleurs qu'on a 2 900 km, parce que le tour de la péninsule, ce n'est pas 2 900 km, c'est peut-être 1 000.

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

M. Lelièvre: Oui, M. le Président. Je voulais revenir là-dessus parce que je trouve ça quand même très important. Il y a un jugement, là, qui est attendu, dans le cas d'une autre municipalité, prochainement, des citoyens qui contestent le fait qu'une municipalité les prive de certains droits. Et, lorsqu'on regarde votre mémoire, vous vous déclarez en faveur de cette mesure. Bon. Qui devrait assumer la responsabilité là-dessus? Le gouvernement dit: Nous, on peut, on a le pouvoir de légiférer, et par contre on a la Charte des droits et libertés, le Code civil du Québec, l'article 976 du Code civil, qui remonte à l'époque romaine, et c'est ces droits-là qui sont suspendus pour l'instant, et on va probablement proposer une mesure de permanence.

Le droit de poursuivre... Si, par exemple, au niveau des utilisateurs, il y avait des sanctions plus sévères, certains nous ont dit: Bon, bien, écoutez... Ce matin, il y a quelqu'un qui est venu nous dire, c'est la FQM qui est venue nous dire: Bien, écoutez, si on pouvait, par exemple, avoir des mesures plus sévères, comme, par exemple, la confiscation d'un bien, d'une motoneige, je pense que ça en ferait réfléchir plusieurs qui ne respectent pas les règles. Alors, j'aimerais ça vous entendre là-dessus, là, quelles mesures qu'on pourrait mettre. Parce que vous parlez de la surveillance sur les sentiers, quelle est votre capacité d'intervention sur le réseau régional? Parce que c'est quand même important, là, 2 959 km, là, c'est de la route.

Le Président (M. Pinard): M. Berger.

M. Berger (Bertrand): En tout cas, moi, tel que je comprends le dossier à ce moment-ci, c'est que c'est bien certain que, si on parle d'une capacité juridique d'intervention, on ne l'a pas vraiment, on ne peut pas... Donc, quand je disais, tantôt, qu'on est favorables à une protection, bien, moi, je pense que, sur le principe, on est favorables à une protection. Maintenant, le canal juridique pour le faire, moi, je laisse ça aux soins de la commission et de trouver la solution. Je ne pense pas qu'on puisse vous arriver avec une solution régionale de ça, là. Ça nous prend un cadre juridique national pour pouvoir opérer. Alors, c'est un peu le réflexe que j'ai à ce stade-ci, mais on ne se refuserait pas à ce qu'il existe un moyen de protection, parce que sinon ça peut... Il y a

des cas d'espèce aussi, mais il y a des cas où est-ce que c'est qu'il y a de l'exagération d'un côté comme de l'autre, là, tu sais. Ça fait que je pense qu'il faut s'assurer... Parce que c'est un dossier qui est extrêmement important pour l'ensemble de la population, alors il ne faut pas qu'un individu, ou deux, ou trois individus, à un moment donné, bloquent tout le développement économique d'une région parce que, passez-moi l'expression, il y a un malcommode à quelque part, tu sais. Mais il faut se donner les possibilités d'intervenir. Alors, le cadre juridique exact, bien là, moi, j'ai... on n'a pas planché là-dessus, là.

Le Président (M. Pinard): Un complément de réponse, M. le directeur général?

• (12 h 40) •

M. Scantland (Gilbert): Oui, s'il vous plaît. Je pense qu'on a une partie de la réponse quand on confie aux CRE le soin de faire de la concertation pour assurer le développement harmonieux des sentiers de véhicules hors route. Je pense qu'on a là une partie de la solution. Je pense qu'il faut travailler en toute transparence pour établir des plans de développement de la motoneige et des véhicules hors route en général qui permettront d'avoir un consensus régional ou un consensus... et qui devraient évidemment se transmettre au niveau local par la suite. Donc, je pense qu'il y a là un travail de fond qu'il faut qu'il soit fait. Ce n'est pas parce qu'il y a une voie ferrée désaffectée que nécessairement on doit passer là.

M. Lelièvre: Naturellement, vous allez mettre en... Est-ce que vous avez des mécanismes de conciliation et éventuellement d'arbitrage que vous avez prévus?

M. Scantland (Gilbert): Je ne pense pas qu'on en soit là. On attend un peu le cadre légal pour être capables de se les répartir. Mais je pense que je vous invite à regarder aussi, dans un contexte de régionalisation, comment on peut traiter ça au niveau des régions du Québec et de travailler à adapter les situations au niveau de chacune des régions.

Le Président (M. Pinard): M. le maire, est-ce que vous avez un commentaire additionnel?

M. Arseneau (Joël): Vous parlez de moi?

Le Président (M. Pinard): Oui.

M. Arseneau (Joël): Oui. Arseneau. Vous avez semblé aborder la question aussi, M. Lelièvre, de l'utilisateur de véhicule hors route qui briserait les règles — enfin, c'est comme ça que j'ai compris votre question — et, nous, même si ça n'a pas été inscrit au mémoire d'aujourd'hui, nous avions mentionné à un moment donné la possibilité que les délinquants puissent se voir saisir leurs véhicules pour une certaine durée, parce qu'il est, pour nous, question de la protection de l'environnement et des infrastructures publiques, de par l'environnement. Et, à cette époque-là... Il faut, nous, quand on parle de resserrement des règles, il faut également resserrer les règles de pratique du véhicule hors route. Et l'exemple qu'on a chez nous, dans un milieu où la pêche au homard est extrêmement importante pour l'économie des Îles et pour des raisons environnementales et de réglementation

fédérale, eh bien, la personne qui va être pincée avec un véhicule hors route ou avec une chaloupe et du homard vivant hors des périodes de pêche et même pendant la période de pêche, s'il n'a pas son permis, il va se voir saisir tout son matériel.

Est-ce que la protection des habitats du homard est aussi importante... ou vice versa, est-ce que la protection des cordons dunaires qui protègent nos routes, etc., nos infrastructures est aussi importante que la conservation du homard? On pense que oui. C'est un commentaire.

Le Président (M. Pinard): Messieurs, je vous remercie infiniment. Ça a été très agréable de partager avec vous, et nul doute que tout ce que nous avons appris de vous saura être...

M. Lelièvre: Il y a une question de privilège qui est posée à côté de moi.

Le Président (M. Pinard): Je m'excuse, M. le député de Beauce-Nord. Alors, ce sera pour cet après-midi. Alors, messieurs, le temps imparti est maintenant terminé. Merci infiniment de vous être présentés, ce fut très agréable.

Et, messieurs dames, membres de la commission, j'ai besoin d'une autorisation pour faire en sorte que... Le temps imparti aux travaux de la commission devait se terminer à 12 h 30, et nous terminons à 12 h 45. Alors, merci beaucoup, M. le député. Consentement.

(Suspension de la séance à 12 h 44)

(Reprise à 14 h 4)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, nous débutons nos travaux sur la consultation sur les véhicules hors route. Cet après-midi, nous aurons le privilège d'accueillir, à 14 heures, M. Paul Bégin, avocat et ex-ministre de la Justice; à 14 h 45, le Conseil canadien des distributeurs de VTT; à 15 h 30, l'Ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec; à 16 h 15, Bombardier Produits récréatifs inc.; à 17 heures, la Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue; et nous terminons à 17 h 45 par le Protecteur du citoyen. Bien entendu, ça va précéder les remarques finales du critique de l'opposition et de Mme la ministre déléguée aux Transports.

Alors, sans plus tarder, j'inviterais l'ex-ministre de la Justice, Me Paul Bégin, à bien vouloir nous présenter... Vous connaissez très bien les règles, vous avez un temps de parole de 15 minutes pour nous présenter votre mémoire. Alors, Me Bégin.

M. Paul Bégin

M. Bégin (Paul): M. le Président, Mme la ministre, Mmes et MM. les membres de la commission, j'ai synthétisé un peu mon rapport. Donc, ce n'est pas tout à fait ce que c'est que vous avez dans votre document, mais j'ai raccourci pour respecter le délai que le président vient de me mentionner.

Alors, le 30 novembre 2004, la juge Hélène Langlois, à la suite d'un long procès et à la demande de

la Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire Petit Train du Nord, ordonnait par injonction à la municipalité régionale de comté des Laurentides d'interdire l'accès aux motoneiges sur le parc linéaire Petit Train du Nord entre les bornes 68,5 et 106,5 jusqu'à ce que des mesures appropriées soient prises pour que cesse la nuisance résultant de la circulation des motoneiges sur ce tronçon du parc linéaire. Dans la même décision, la juge Langlois condamnait également la MRC et le Procureur général du Québec solidairement à payer à chacun des membres de la coalition, tel que redéfini par la cour dans sa décision, un montant de 1 200 \$ en dommages-intérêts annuels pour quelques années.

Quelques jours après, j'ai appris le dépôt à l'Assemblée nationale, et son adoption par les députés, du projet de loi n° 90 intitulé Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route. Je dois dire que j'ai été extrêmement surpris et déçu, en tant que citoyen, de l'adoption d'une telle loi par l'Assemblée nationale, mais je l'étais encore plus en tant que juriste qui a adhéré toute sa vie aux règles fondamentales que l'on retrouve dans les articles 947 et 952 du Code civil du Québec.

Ces différentes dispositions se lisent comme suit:

«947. La propriété est le droit d'user, de jouir et de disposer librement et complètement d'un bien, sous réserve des limites et des conditions d'exercice fixées par la loi.»

«952. Le propriétaire ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est par voie d'expropriation [faisant suite à une] loi, pour une cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité.»

Ces règles sont complétées par l'article 976 du Code civil et par l'article 6 de la Charte des droits et libertés de la personne.

L'article 976 se lit comme suit: «Les voisins doivent accepter les inconvénients normaux du voisinage qui n'excèdent pas les limites de la tolérance qu'ils se doivent suivant la nature ou la situation de leur fonds, ou suivant les usages locaux.»

L'article 6 de la charte: «Toute personne a droit à la jouissance paisible et à la libre disposition de ses biens, sauf dans la mesure prévue par la loi.»

Voyons maintenant le texte de l'article 1 du projet de loi n° 90, en se rappelant que cet article s'insère après l'article 87 de la Loi sur les véhicules hors route. Je cite: «Nulle action en justice fondée sur des inconvénients de voisinage ou sur tout autre préjudice lié aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants ne peut être intentée pour des faits survenus entre le 16 décembre 2001 et le 1er mai 2006, lorsque la cause du préjudice allégué est l'utilisation d'un véhicule visé par la présente loi, dès lors que ce véhicule circule aux [environs] autorisés par la présente loi ou ses règlements.»

Deuxième paragraphe: «L'action en justice est néanmoins recevable contre le conducteur ou le propriétaire d'un véhicule hors route qui n'aurait pas respecté une disposition de la présente loi ou d'un règlement pris sous son autorité.» Fin de la citation.

Cela crève les yeux, cette disposition vise spécifiquement à usurper les citoyens de leur droit de se prévaloir à leur bénéfice des dispositions du Code civil du Québec, en particulier de son article 976, mais aussi de l'article 6 de la charte. Que faut-il dire à l'égard du

deuxième alinéa de cet article sinon qu'il est, à sa face même, une parodie de droit?

• (14 h 10) •

Au tout début de ma pratique d'avocat, j'ai eu à m'occuper d'un dossier très particulier pour l'époque. Une dame de plus de 75 ans, veuve de son état, était propriétaire d'un immeuble que lui avait légué son mari. Avec le temps, l'immeuble de la dame était devenu pratiquement encerclé par des développements domiciliaires récents et par diverses institutions publiques qui s'installaient alors à cet endroit. La ville voulait devenir propriétaire de cet immeuble pour faire sauter ce qui était devenu, à son point de vue, un verrou à son développement harmonieux. Mais la dame ne voulait pas vendre sa propriété, du moins pas au prix ridiculement bas qu'on lui offrait. La ville, dans un premier temps, zonait sa terre zone scolaire et de bien-être, limitant dorénavant l'usage et les constructions permis sur cette terre à des édifices ou parcs à l'usage du public. Le zonage antérieur était résidentiel.

Dans un deuxième temps, en 1967, la ville rezonait le terrain de la dame en zone institutionnelle, avec à peu près les mêmes restrictions qui prévoyait le premier règlement, c'est-à-dire une zone scolaire et de bien-être. Cela signifiait que la terre de la dame ne pouvait plus être utilisée par elle autrement que selon ses droits acquis. C'était rendre sans valeur sa propriété ou tout au moins la baisser substantiellement de valeur.

J'ai, avec un associé, attaqué les manoeuvres de la ville devant les tribunaux et j'ai gagné la cause. En 1976, la Cour d'appel a confirmé le premier jugement à l'effet que ce que la ville avait fait à l'égard de la terre de la dame était l'équivalent d'une expropriation déguisée. La cour a également confirmé l'annulation du règlement de zonage de la ville et a accordé des dommages-intérêts à la dame.

Or, je viens de prendre connaissance du document d'orientation préparé par la ministre déléguée aux Transports dans lequel cette dernière propose ni plus ni moins de prolonger et de généraliser l'injustice profonde qui a été créée par l'Assemblée nationale le 16 décembre 2004, à la suite du jugement de la Cour supérieure du Québec, dans l'affaire de la coalition citée plus haut. Il ne peut plus être question de se tenir silencieux. L'odieux doit être combattu, quelle que soit la force de celui qui agit ainsi.

Refaisons brièvement le cheminement de cette histoire depuis son début en mettant sur la table les enjeux qui sont en cause. Un peu partout au Québec, des citoyens sont propriétaires de lots qui n'ont jamais fait l'objet de division cadastrale. Ils vivent en toute quiétude, loin du brouhaha de la ville et des courses folles. D'autres citoyens ont acquis, au fil des cinquante dernières années, des parcelles de terrain, d'abord à des fins de loisirs puis peu à peu à des fins de résidence quatre saisons. Ils voulaient l'espace, la nature, la sainte paix, ils l'ont généralement trouvée au moment de leur achat.

Mais peu à peu les uns et les autres ont perdu cette quiétude et cette paix au profit des autres venus d'ailleurs. Ces derniers étaient bien assis généralement sur la selle de leurs motoneiges ou de leurs quads. Au fil des années, les bruits et les odeurs se sont intensifiés au point de rendre la vie de ces riverains presque insupportable à certains moments. Ces citoyens se donc coalisés et ont entrepris d'obtenir justice, la cessation de ces bruits et de ces odeurs et le paiement de dommages-intérêts. Ils ont demandé à la Cour supérieure du Québec d'apprécier et d'arbitrer la

situation, et la cour leur a donné raison.

La réponse du gouvernement face à ce jugement ne fut pas de porter la décision de la juge de la Cour supérieure devant la Cour d'appel et d'obtenir entre-temps la suspension des ordonnances contenues au jugement dont il est appelé, ce qu'il est possible de faire. Au contraire, le gouvernement a agi de manière foudroyante et brutale: il a déposé le projet de loi n° 90 devant l'Assemblée nationale, qui l'a adopté. Par ce projet de loi, le gouvernement déposait les membres de la coalition, qui avaient gagné leur cause, de tout recours judiciaire pour un futur de 18 mois et un passé de 36 mois.

Afin de justifier l'adoption de ce projet de loi n° 90, le gouvernement a adopté le Règlement modifiant le Règlement sur les véhicules hors route interdisant la circulation des motoneiges la nuit, entre 22 heures et 6 heures, dans les sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées, avec néanmoins le pouvoir des municipalités locales de modifier la plage horaire pour l'adapter à leurs besoins.

D'autres gestes ont été posés par gouvernement, telles une tournée de consultation, la publication du document d'orientation sous étude, la tenue de la présente commission parlementaire et d'autres choses.

Le document d'orientation déposé par le gouvernement prétend contenir les réponses ou tout au moins les avenues de réponse aux problèmes posés par le jugement de la cour dans le dossier de la coalition. Le gouvernement en est tellement convaincu qu'il envisage très sérieusement la possibilité d'élargir l'application de la clause d'immunité contre les recours des riverains à l'encontre des motoneigistes, introduite à l'article 87 de la Loi sur les véhicules hors route, à l'ensemble des sentiers interrégionaux qui respecteraient les obligations anciennes et nouvelles contenues dans le Règlement sur les véhicules hors route pour la construction et le fonctionnement des sentiers interrégionaux.

On retrouve clairement cette volonté à la page 13 du document d'orientation dans les termes suivants: *Inconvénients de voisinage, bruit et odeurs*. Citation: «Dans le contexte où la pratique des VHR sera davantage encadrée pour respecter la quiétude des riverains, une proposition d'amendement législatif sera faite afin de protéger les réseaux interrégionaux contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés au bruit ou aux odeurs.»

Or, quelle sera la vraie situation la veille de l'ouverture de la saison de motoneige ou de quad quelque part à la fin d'octobre ou au début de novembre 2006? Je crois que l'on peut répondre, sans trop de risques de se tromper, que les tables de concertation en région pour établir un réseau interrégional pour la motoneige et un pour le quad ne seront pas encore en place et, si oui, certainement pas fonctionnelles au point d'avoir pris des décisions et encore moins de les avoir mises à exécution. Le financement des réseaux interrégionaux n'aura pas encore été déterminé. La loi accordant le pouvoir de réglementer pour interdire la circulation de véhicules munis d'un moteur non conforme aux normes environnementales ne sera pas adoptée ou en vigueur. L'étude socioacoustique n'aura certes pas été réalisée et, surtout, pas transformée en réglementation ou en loi. En passant, l'étude faite par la juge Langlois dans le dossier de la coalition serait-elle mauvaise, biaisée ou inexacte?

Dès lors, on peut se demander s'il est justifié d'accorder l'immunité envisagée par le gouvernement quand on sait que les riverains des sentiers de motoneige auront à subir une situation que l'existence même de la présente commission condamne ou réproouve. Doit-on comprendre que ces riverains devront payer pendant plusieurs années encore?

Une chose me semble évidente. Si les mesures envisagées par le gouvernement sont les bonnes et qu'elles sont toutes mises réellement en application, il n'y a absolument aucun besoin d'introduire dans la Loi sur les véhicules hors route une clause d'immunité au bénéfice de qui que ce soit, puisque, par hypothèse, il n'y aura plus d'inconvénients causés aux riverains des sentiers interrégionaux de motoneige ou de quad qui dépasseront les inconvénients normaux de voisinage ou qui excéderont les limites de la tolérance que des voisins, en l'occurrence les motoneigistes, les quadistes et les riverains, se doivent, suivant la nature ou la situation de leur fonds ou suivant les usages locaux, pour paraphraser l'article 976 du Code civil du Québec.

Inversement, si, après l'implantation de tout cela, le gouvernement ou qui que ce soit d'autre, MRC, fédération, club, association, municipalité, etc., sentent encore le besoin de bénéficier d'une telle clause exorbitante, c'est probablement parce qu'ils savent que dans les faits les mesures envisagées et prises ne seront pas suffisantes pour empêcher ces inconvénients aux riverains. En conséquence, par l'adoption d'une clause d'immunité, tel qu'il envisage de le faire, le gouvernement servirait d'instrument à des tiers pour exproprier, sans une juste et préalable indemnité, les riverains des sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées de même que dans les sentiers interrégionaux existants et à venir, le tout au bénéfice d'autres citoyens, les motoneigistes et les quadistes locaux ou étrangers.

On va s'écrier que telle n'est pas l'intention gouvernementale. Bravo! Je suis prêt à le croire. Alors, que le gouvernement passe aux actes, qu'il exproprie les gens concernés en les indemnisant par le paiement du coût des inconvénients qu'ils ont subis dans le passé et qu'ils subiront dans l'avenir. Si, par contre, le gouvernement et tous les autres intervenants favorables à l'ouverture, à la construction, au maintien et à l'amélioration de tels sentiers pour des raisons individuelles ou de développement économique régional ne sont pas capables financièrement d'indemniser adéquatement les riverains affectés défavorablement par leurs activités, le choix qui s'impose n'est pas de faire assumer les inconvénients par les riverains, mais bien de ne pas ouvrir de nouveaux sentiers et même de fermer ceux où l'indemnisation ne peut être adéquate.

Le document d'orientation nous fait comprendre qu'il n'y a pas que des gagnants dans l'aventure du développement de la pratique des sports de la motoneige et du quad et du développement économique et touristique qui l'accompagne. Il y a des perdants. Cependant, il n'y a aucune raison, même celle de l'intérêt public, qui justifierait que ces personnes soient forcées de sacrifier leur droit de jouir de leur propriété en toute quiétude et éternellement si elles ne sont pas pleinement et justement indemnisées au préalable. Merci.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, Me Bégin. Nous allons maintenant débiter la période

d'échange, d'une durée de 30 minutes, et j'inviterais Mme la ministre déléguée aux Transports, Mme la députée de Laviolette.

• (14 h 20) •

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, bonjour, M. Bégin. Ça nous fait plaisir de vous recevoir et d'accueillir vos commentaires à l'occasion de cette commission parlementaire sur le dossier des véhicules hors route. Alors, moi, pour commencer, M. Bégin, je vais tenter de faire une petite rétrospective et... Toute cette démarche-là a été initiée par le dossier du Petit Train du Nord, vous en avez d'ailleurs soulevé une mention, là, au tout début de votre allocution. Ceci dit, le recours collectif a été autorisé en 2002. Par contre, ce dossier-là, Me Bégin, il traîne depuis... en fait, il a été initié depuis 1996. Alors, moi, j'aimerais juste vous rappeler qu'en 1995, alors que vous étiez ministre, présent au Conseil des ministres, c'est votre propre gouvernement qui, dans un règlement, le 15 novembre 1995, un règlement sur la motoneige qui est amendé de façon à permettre à titre d'exception la circulation de motoneiges sur une ancienne emprise ferroviaire à moins de 30 mètres d'une habitation... Alors, vous étiez là. C'est passé à l'époque, quand vous étiez au sein de ce gouvernement-là. Alors, c'est... Parce que je vais vous amener... Parce qu'aujourd'hui, si on a des problèmes, c'est l'accumulation de toutes ces choses-là, c'est l'accumulation d'une inertie et d'une non-réaction d'un gouvernement à une problématique qui existait déjà à l'époque.

En 1998, le Protecteur du citoyen nous remet un mémoire puis il nous dit... Déjà en 1998, le Protecteur du citoyen est intervenu auprès du ministère des Transports pour que soit abaissée la vitesse des motoneiges circulant à moins de 30 mètres d'une résidence privée. Malheureusement, ce n'est qu'en novembre 2004 qu'on est venu corriger la situation. Alors ça, c'est 1998.

En 2002, le Petit Train du Nord, le recours collectif a été autorisé, et vous savez, tout comme moi, que la MRC n'était pas capable de s'assurer en termes de responsabilité civile. Votre gouvernement, votre gouvernement avez assumé la responsabilité civile pour la MRC pour qu'elle puisse permettre l'ouverture de ce tronçon-là. Parce que, comme elle ne pouvait pas s'assurer, bien il y avait un danger, et la MRC, elle disait: Bien, moi, si je ne suis pas capable d'avoir une assurance responsabilité civile sur ce tronçon-là, je vais tout simplement le fermer.

Alors, évidemment, il y a eu le recours collectif, il y a eu le jugement qui a été porté, la cause est en appel aujourd'hui. Alors, on ne parlera pas de cette cause-là de façon spécifique, mais tout ça pour vous dire qu'on est rendus aujourd'hui avec un portrait qui ressemble à l'accumulation de tous ces gestes-là, des conflits d'usage qui n'ont pas été réglés à la base, qui n'ont pas... on n'a pas fait de prévention. Alors, aujourd'hui, évidemment, on est en réaction puis on essaie de trouver des pistes de solution qui vont pouvoir réparer les choses.

Alors, moi, je suis désolée quand on me dit... Moi, je prends cet élément-là. D'abord, je ne sais pas si vous avez lu, Me Bégin, toutes les consultations, les mémoires qui nous ont été déposés quand on a fait la consultation publique? D'ailleurs, c'est une démarche qui était longue, qui était complexe. Il y a plusieurs éléments à considérer dans ce dossier-là. On a dit: On va se déplacer dans chacune des régions puis on va aller

voir ce qui se passe dans chacune des régions du Québec. Alors, on a fait 17 villes, rencontré 1 000 personnes, 350 mémoires nous ont été déposés. Alors, malheureusement, vous n'étiez pas là. Ça aurait été intéressant que vous preniez connaissance des mémoires et de ce que le gens avaient à nous dire, de ce qu'ils vivaient, chacun d'entre eux, dans leur région respective. Alors ça, ça aurait été intéressant d'avoir cet élément.

Alors, on s'est assis, on a travaillé très fort, toute l'équipe du ministère, et on a pris beaucoup... Parce qu'il n'y a pas de solution idéale, on en convient. Il y a beaucoup de pistes de solution qui nous ont été soulevées. On a essayé de chercher la meilleure recette, je dirais, l'ensemble des meilleures pistes de solution que nous pouvions mettre en place pour permettre un encadrement plus rigoureux de la pratique des véhicules hors route et une meilleure cohabitation, trouver le juste équilibre entre le droit des riverains à la quiétude, mais en même temps permettre aux utilisateurs de pratiquer un loisir, et en considérant également les retombées économiques de ce loisir-là.

Aujourd'hui, vous arrivez puis vous prenez... Et puis je le comprends, vous êtes contre le principe, vous êtes un avocat. Alors, je ne m'étonne pas, tous les avocats n'aiment pas ça quand on enlève les droits de recours. Vous ne prenez qu'un seul des éléments de notre document, vous l'isolez puis vous dites: Bien, moi, par principe, je suis contre ça. Ce qu'on vous dit, c'est qu'on ne l'a pas fait de gaieté de coeur, on ne le propose pas de gaieté de coeur, M. Bégin; on pense que c'est un incontournable. On pense que, s'il n'y a pas cette mesure-là, on ne réussira pas à assurer la pérennité des sentiers de motoneige au Québec. Et il y a des MRC qui nous disent déjà, qui nous assurent que les compagnies d'assurance ne les protégeront pas s'il n'y a pas cette protection balisée là sur des sentiers de base. Je ne dis pas sur tous les sentiers à travers le Québec qu'on retrouve, à peu près 50 000 km de sentiers. Alors, sur un sentier de base qui relierait les régions les unes entre les autres, un squelette finalement, un sentier minimal, de base. Alors, les MRC nous disent: Si on n'a pas une protection, les assurances ne nous assureront pas, et on va fermer nos sentiers. Puis ça, vous le comprenez aussi bien que moi parce que c'était la même raison qu'on évoquait à l'époque du Petit Train du Nord et pour laquelle vous avez assumé la responsabilité civile. Donc, vous reconnaissiez que la MRC était en danger de fermer le sentier.

Alors, si on ferme ce sentier-là, M. Bégin, ça veut dire que, premièrement, on va couper le lien entre chacune des régions, la continuité de nos sentiers de motoneige va être interrompue, les gens vont se promener là où il n'y aura pas de sentiers. Parce que mon collègue de l'autre bord me dit toujours: Il y aura toujours le règlement, mais le règlement, quand il n'y a plus de sentiers, ça ne donne pas grand-chose. Alors, là où il n'y aura plus de sentiers parce qu'on les aura fermés, bien les gens vont se promener partout, et là, des conflits d'usage, on en aura davantage.

Alors, ce qu'on a tenté de faire, c'était de trouver un juste équilibre, resserrer les règles, permettre une meilleure éducation, encadrer de façon plus rigoureuse. Mais, ceci dit, quand bien même qu'on met tout ça en place... Parce que vous me dites: Si vous mettez tout ça en place puis que ça marche, vous n'avez pas besoin de la protection. Mais on n'a pas de garantie que, même si

on met tout ça en marche, même si... avec toute la bonne volonté de tous les intervenants économiques dans les régions, on n'a pas de garantie qu'il n'y aura pas de poursuites et de recours collectifs.

Alors, c'est dans ce contexte-là, M. Bégin. Alors, moi, je vous demande, dans ce contexte-là, de tout ce que je viens de vous dire, quelle est pour vous... Donnez-moi une piste de solution, parce que c'est facile, critiquer puis dire: Je ne suis pas en accord avec le principe. Mais quelle est la solution, selon vous, là, pour qu'on puisse garantir et assurer la pérennité de ce loisir-là au Québec tout en garantissant également la quiétude des citoyens, des riverains chez nous?

Ce qu'on dit à l'heure actuelle, c'est qu'on est prêts à les soutenir financièrement pour déplacer tous les sentiers problématiques et mettre des mesures d'atténuation là où il y a des conflits. Alors, je pense qu'on travaille dans tous les sens pour faire en sorte que la proposition qu'on fait là soit une proposition qui va nous permettre d'atteindre au maximum une cohabitation harmonieuse. Les solutions, ce ne sont pas les situations idéales, il n'y en a jamais, des solutions idéales. Mais on a fait notre maximum, on a travaillé très fort, et c'est l'avenue qui nous semblait la plus plausible et qui correspondait le plus à l'objectif qu'on s'était fixé, qu'on recherchait. Alors, j'aimerais ça que vous me trouviez une solution, M. Bégin.

M. Bégin (Paul): Jamais je ne penserai que le développement économique, l'utilisation d'une motoneige, le privilège d'utiliser une motoneige localement, inter-régionalement ne vaut le prix de faire payer par d'autres citoyens les troubles que je cause en faisant de la motoneige. Je l'ai dit dans mon mémoire, je n'ai rien contre les motoneiges, j'ai un quad, j'ai trois motos et je viens d'un voyage à mon chalet avec trois motoneiges. 17 milles en forêt, il n'y avait pas un chat, ça n'a dérangé personne. Peut-être les animaux, mais pas les personnes.

Alors, il y a des moyens, oui, madame. C'est ça que je reproche. C'est que, quand vous voulez faire une route et que vous devez passer quelque part, vous faites quoi? Vous faites comme dans la route 175, qui s'en va à Chicoutimi, vous faites des expropriations et vous payez le prix que ça coûte pour... selon chaque propriété, la distance, la valeur, etc. Si vous voulez passer le long des résidences, si vous voulez permettre à des gens de circuler — et je suis favorable à ça — ou bien vous avez des appareils qui ne font pas de bruit, auquel cas on n'a rien à se dire, ou bien on pense qu'ils vont faire du bruit et on indemnise les personnes qui vont être frappées par cette chose-là. Ce n'est pas vrai que des citoyens doivent payer de leur tranquillité, de leur paix, hein, qu'ils n'ont pas cherché. Au contraire, ils ont cherché la tranquillité, et là on leur fait payer le bruit des autres pour permettre à des gens de jouir, eux autres, de leurs motoneiges.

Deuxièmement, pour l'assurance, si vous avez lu le jugement, vous apprendrez que les compagnies d'assurance ne couvrent pas pas pour les raisons mentionnées, c'est parce que la juge a refusé de donner suite aux polices d'assurance, parce que ce qui se produit le long des pistes, ce n'est pas un accident au sens de la couverture d'assurance. Jamais les compagnies d'assurance ne vont assurer pour ce qui se passe là, parce que ce n'est pas un événement imprévu et soudain, ce qui est la définition d'un dommage qu'on doit indemniser.

Donc, il n'y en aura jamais, de dommages payés. Ça, c'est le jugement qui le dit, et je pense que la juge a tout à fait raison. Si l'on veut circuler à travers tout le Québec, qu'on veut faire des pistes, qu'on fasse donc ce qu'on a à faire, qu'on paie les gens, qu'on les exproprie, et qu'ils aient la paix, et que, nous, on ait la paix pour circuler.

Inversement, il y a aussi des moteurs quatre-temps, qui ne font pas autant de bruit et qui n'émettent surtout pas autant de pollution. Qu'on dise que, par exemple, c'est le fédéral qui est en charge de ça, je veux bien le croire. Mais ce que l'on peut dire qui ne dépend pas du fédéral, c'est que, sur nos pistes, lorsqu'il y a des résidences, ceux qui n'ont pas des moteurs quatre-temps ne pourront pas circuler à ces endroits-là, ce qui est tout à fait de l'ordre de la réglementation qui découle des pouvoirs qui relèvent du Québec, jusqu'à temps qu'on soit souverains, vous le savez. Alors, vous pouvez le faire, vous pouvez interdire la circulation de moteurs deux-temps, et ça m'apparaîtrait tout à fait raisonnable, comme on dit, par exemple: Vous ne pouvez pas passer la nuit. Alors, il y a un moyen de faire quelque chose. Mais ça, là, je ne suis pas d'accord avec vous pour dire que vous faites ce qui est possible. Vous faites ce que vous trouvez suffisant pour vous autres mais pas pour les gens qui sont pénalisés. Dans une société, on ne peut pas travailler pour un contre l'autre. Surtout quand on est législateur, on doit chercher la tranquillité. Ce que l'on propose là, c'est de rendre des gens furieux le long des routes jusqu'à temps que quelqu'un commette l'irréparable, parce qu'ils en auront plein le casque d'entendre des motos passer chez eux. C'est ça qu'on cherche.

Que nous ayons commis une erreur, admettons qu'on l'ait commise, d'avoir permis cette chose-là, avec l'information que j'avais, je reprendrais encore la même décision. Mais, aujourd'hui, par exemple, vous ne me feriez jamais voter pour ne pas payer ces gens-là et vous ne me feriez jamais voter en faveur d'une clause d'immunité, sachant d'avance que je vais causer moi-même le trouble chez les gens. Vous allez créer des pistes où vous savez qu'il n'y aura pas les moyens nécessaires pour protéger les gens, puis vous allez donner une clause d'immunité aux motoneigistes contre ces propriétés-là. Je trouve ça inadmissible. Et je ne suis pas ici en tant qu'avocat, je suis ici en tant que citoyen. Et je vous le dis honnêtement, je trouve ça inadmissible que dans une société démocratique on écrase des gens au bénéfice des autres.

• (14 h 30) •

Mme Boulet: Tony va y aller, mon collègue.

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

M. Tomassi: Bien sûr. Merci, M. le Président. M. Bégin, bienvenue. Je n'ai pas eu le privilège de vous côtoyer à l'Assemblée nationale, je suis arrivé par la suite. Vous avez été ministre de la Justice.

M. Bégin (Paul): Oui, cinq ans.

M. Tomassi: De quelle année à quelle année?

M. Bégin (Paul): J'ai été nommé, par trois premiers ministres différents, ministre de la Justice. Alors, ça a été en 1994 jusqu'à août 1997 et de 2001 à... de 2000 à 2002.

M. Tomassi: Bon. C'est seulement pour mon... Je vous écoute parler...

M. Bégin (Paul): Ministre de l'Environnement pendant... Entre deux, là, j'ai été ministre de l'Environnement. Alors, j'ai pas mal les deux chapeaux pour le sujet d'aujourd'hui.

M. Tomassi: Ça va aider mon point. Vous, vous venez ici aujourd'hui... Puis j'ai entendu parler la ministre, puis je vous écoute parler. Vous avez parlé de saint Paul, dans votre mémoire; on a parlé des Romains tantôt, parce qu'on disait que les dispositions du droit remontent aux temps romains.

Moi, je vous vois arriver ici comme peut-être la vierge offensée, puis pas seulement vous, même vos collègues ici, là, parce que vous venez nous dire, puis dans votre document, page 3: «Je dois dire que j'ai été extrêmement surpris et profondément déçu en tant que citoyen de l'adoption d'une telle loi par l'Assemblée nationale. Mais je l'étais encore plus en tant que juriste qui a adhéré toute sa vie aux règles fondamentales que l'on retrouvait...»

Quand vous étiez ministre de la Justice, votre gouvernement, à une loi, la loi n° 23... Si vous ne vous en rappelez pas, là, c'est la Loi modifiant la Loi sur la protection du territoire agricole et d'autres dispositions législatives. Alors, si, la période où est-ce que vous étiez ministre de la Justice, la personne responsable de faire respecter les droits... et à la bonne garde des citoyens vis-à-vis la loi, votre gouvernement a passé une disposition importante qui vient dire: «Recours [...] relatifs à certains inconvénients inhérents à la pratique de l'agriculture.» Or, vous êtes venus enlever le droit à des citoyens qui demeuraient ou qui allaient aller s'installer à côté d'une ferme d'avoir des recours juridiques, comme la disposition qui est marquée dans le document de la ministre qui l'a proposée.

Même, en plus, on a eu le privilège, ici, hier, je crois, d'avoir le Centre québécois du droit de l'environnement. Et eux — il faut que je leur accorde, là — ils sont venus vous dire à vous, en tant que gouvernement, dans les années... quand la loi a été passée, lors des consultations, en 1996... la loi a été sanctionnée en 1996... Vous m'avez dit que vous avez été ministre de la Justice en 1994 jusqu'en 1997. Vous étiez ministre de la Justice. Ces gens-là ont le même discours. Alors, comme ils sont venus nous dire, à nous, qu'ils trouvaient ça impensable qu'on puisse brimer le droit des citoyens, ils sont venus vous dire la même chose.

Mais, en plus, ils viennent donner une définition encore plus, parce que, dans les galées... Puis l'avantage qu'on a ici, à l'Assemblée nationale, tout est enregistré, tout est inscrit. C'est la beauté, là... qu'est-ce qu'on se dit aujourd'hui, vous êtes peut-être plus au courant que moi. Et ces gens-là viennent dire: «Et nous sommes surpris du silence du ministre de la Justice sur des dispositions comme celles des articles 79.21 à [23]. Nous vous signalons de plus qu'aucune des législations qui sont évoquées ici ne prévoit la possibilité pour le défendeur de se soustraire...» Alors, vous voyez, même eux sont venus dire que vous aviez gardé le silence.

Or, ici, vous revenez ici, aujourd'hui, M. Bégin, nous dire à nous: Mais là vous mettez quelque chose...

Puis vos collègues ont fait la même chose, là, ils étaient partie prenante d'un gouvernement qui a mis une disposition. Alors, si vous venez nous dire aujourd'hui que l'agriculture, l'aspect agriculture, économiquement pour le Québec, c'est très important, mais que le tourisme, pour toutes les régions du Québec qui vivent du tourisme, qui vivent de la motoneige, qui vivent du quad, la région de la Gaspésie, de Matane, les régions, là, que ce n'est pas important pour eux autres, que ces gens-là devraient être sur le bien-être social ou sur le chômage... Bien, on va essayer... On a essayé, je crois, moi, avec le document, puis la ministre a été très claire, on essaie de... Le projet de loi, le programme, là, c'est un ensemble. Il ne faut pas que tu en prennes une partie, comme vous l'avez fait.

Et, en plus, M. Bégin, je dois vous dire, j'ai lu toutes les galées du projet de loi n° 23, et même, en plus, vous aviez fait une erreur, M. Bégin, vous aviez oublié... pas vous, votre ministre de l'Agriculture, vous aviez oublié de mettre la disposition de la faute grave, hein, parce que, là, s'il y avait une faute grave, ça ne faisait rien, il n'y avait pas de problème. Vous l'avez réappliqué — je vais vous dire ça — en 2001. En 2001, je pense, vous étiez encore ministre de la Justice. Et, en plus, la loi n° 184, vous l'avez placée dans un bâillon, à part de ça. Alors, tu sais, quand on parle de brimer des droits des citoyens, ça va très haut.

Alors, moi, je me dis: Il faut essayer de prendre les choses dans sa perspective. On essaie de protéger une industrie qui fait vivre énormément de gens au Québec, dans le respect des règles, des dispositions qui sont très claires, où est-ce que... Ce n'est pas vrai, quand vous dites: On va faire passer des chemins où est-ce qu'on sait qu'il va y avoir des problèmes. Les gens sont venus nous dire, la majeure partie des CRE sont venues nous dire: Nous, là... La majeure partie, même la Gaspésie est venue nous dire ça: Où est-ce qu'on a mis en place notre table de concertation, déjà... Et on a regardé avec les divers intervenants et les citoyens le meilleur chemin pour passer la route. Mais on n'est jamais sûr, hein? Il n'y a rien, dans la vie, qui est sûr, aucune prémisse. Si, demain matin, vous me dites, là: Moi, je ne vais pas mourir, il n'y a personne qui va vous croire. Monsieur faisait, là... je pense que c'est le député de...

Une voix: De Beauce-Nord.

M. Tomassi: ...Beauce-Nord qui faisait mention, hier, qu'on naît pour mourir, et c'est vrai.

Et les dispositions législatives... M. Bégin, vous avez été un homme de droit, je ne le suis pas. Probablement, ça manque à ma culture. À un moment donné, à ma retraite, je vais m'y mettre puis je vais faire peut-être mon droit. Mais en réalité il faut regarder le document dans son ensemble. Et ce n'est pas vrai qu'on brime des droits, M. Bégin. Les droits, là... Vous l'avez fait. Si, moi, je brime des droits avec ce document-là, vous l'avez fait, vous aussi. Puis, vous savez...

Une autre disposition. Je vais vous lire un passage, parce que les écritures, c'est incroyable. Votre député d'Abitibi-Est qui disait, à propos de la loi n° 23, qui disait: «Ça veut dire: Est-ce qu'il y a moyen, une fois pour toutes, d'avoir un peu plus de garanties que ce sur quoi [...] le législateur, quelle était notre plage d'activité pour oeuvrer — la plage d'activité pour oeuvrer, ça s'appelle la zone verte; on dit ça aux producteurs agricoles — pour

investir, pour modifier, pour varier les productions? C'est ça, l'objectif. L'objectif, quand tu dis: Ça, c'est vert, ça veut dire que le producteur[...], normalement [a le droit de faire]. [Et] j'allais...» Puis là il dit: «J'allais employer une expression pas très correcte, mais on va prendre le temps de la rendre correcte... Si on dit ça à des producteurs agricoles, il faudrait leur sacrer la paix de temps en temps pour produire correctement[...]. Ça ne devrait pas être des citadins ou des urbains, imbus de toutes sortes de belles réalités nasales ou autres par rapport aux oreilles, aux bruits, aux senteurs et aux odeurs.»

Alors, vous voyez, là, on fait la même chose. Puis, même si vous dites, vous, aujourd'hui, là: Vous allez venir... on va exproprier où est-ce que le terrain passe, hein, le fait est qu'on ne pourra pas jamais tout exproprier. Le jour où on exproprie un secteur, ça ne nous garantit jamais qu'il n'y a pas personne qui va aller s'installer proche de la zone qui a été expropriée. Et là où est le recours? Où est le recours, M. Bégin?

M. Bégin (Paul): ...doutez vraiment de vos pouvoirs.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de LaFontaine. Alors, commentaires et réplique, monsieur.

● (14 h 40) ●

M. Bégin (Paul): Voyez-vous, je crois que c'est vrai que c'est utile d'être avocat parce qu'il y a des choses qu'on apprend et des principes qu'on découle. Entre autres, par exemple, la Loi de la protection du territoire agricole date de 1977, et elle vise à protéger — pas à enlever, à protéger — la production agricole, qui est d'intérêt public, parce que c'était l'autosuffisance agricole du Québec. Elle visait non pas à enlever le droit de produire, elle voulait conserver le droit de produire aux gens. Ce n'était pas leur enlever quelque chose, c'était leur donner quelque chose.

Quand on a dit, 20 ans ou 15 ans après, que les gens qui se sont installés et qui sont venus proche... On leur a dit: Écoutez, si vous subissez des inconvénients, vous n'aurez pas le droit de recours parce que vous avez couru après la situation dans laquelle vous êtes. Ça, c'est un peu comme quand on fait une route, là, puis on dit: On ne fait pas de servitude donnant un accès. Bien, ce n'est pas surprenant que tout le monde ait une entrée sur la rue. Si vous ne voulez pas avoir de gens le long, vous mettez une servitude de non-accès. Par ailleurs, si vous êtes une municipalité ou une MRC et que vous faites une expropriation, vous vous organisez pour que le zonage concorde avec et vous mettez que, dans le périmètre x, y, il n'y aura pas de construction qui va s'installer et vous n'accorderez pas de permis, donc les gens ne viendront pas.

Écoutez, j'ai fait du droit municipal toute ma vie avant d'être ministre de la Justice, et, les moyens, vous les avez tous pour contrôler les choses. On ne peut pas contrôler une chose, c'est les droits acquis, c'est-à-dire les gens qui sont déjà là. Eux, on les indemnise. Les autres, on leur dit: «No way». Mais, ceux qui sont là, si on ne les indemnise pas, on n'accorde pas une clause d'indemnité aux autres qui viennent d'ailleurs polluer ce qui est là. C'est beau, l'intérêt économique, c'est magnifique, c'est très bien. Mais, si on fait 1 milliard de retombées économiques à travers le Québec à même la motoneige

et le quad, pourquoi ne met-on pas une partie de cet argent-là pour indemniser les gens à qui on cause des problèmes en utilisant ces motos-là et ces quads-là? Pourquoi on n'est pas honnêtes à l'égard de ces gens-là?

Et si, par ailleurs... Finalement, si, par ailleurs, j'ai commis une erreur quelque part, je dis: Bon, j'ai fait une erreur, je m'en excuse. Mais je ne dis pas: Je vais recommencer, je vais en faire une pire, par exemple. Je ne leur dis pas: Je vais me servir de votre exemple pour en faire une autre. Ce n'est pas tout à fait logique de dire: Vu que tu en as déjà fait une, on va en faire une grosse, nous autres. Il ne m'apparaît pas tout à fait cohérent comme logique, surtout si je suis le citoyen le long du chemin qui se fait écraser par le bruit et les odeurs. Je n'aimerais pas du tout entendre un raisonnement de cette nature-là.

M. Tomassi: Seulement vous rappeler, M. Bégin, que la loi n° 90 a été votée des deux côtés...

Le Président (M. Pinard): Je m'excuse, M. le député de LaFontaine, déjà on a outrepassé, et au moins du double, le temps qui était imparti. Alors...

M. Tomassi: Bien, on ne pourrait pas... je ne pourrais pas dire un petit mot à M. Bégin? On avait eu tellement une belle discussion entre les deux que je voudrais continuer, moi.

Le Président (M. Pinard): Vous allez sûrement avoir une continuité avec maître...

M. Tomassi: Bon, on va continuer à l'extérieur, M. Bégin.

Le Président (M. Pinard): ...avec le député de Gaspé, qui est avocat, et le critique de l'opposition officielle en matière de transports, M. le député de Beauharnois. Alors, M. le député.

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Bégin, bienvenue dans le cadre de cette commission. On est au coeur de la problématique, hein? C'est un enjeu fondamental. On a eu la chance, en début de mandat de cette commission, de nous exprimer, de nous positionner. Je veux juste relever un mot avant de vous poser des questions, M. Bégin. Mme la ministre nous disait qu'on n'avait pas, en 1998, écouté l'avis du Protecteur du citoyen. J'espère que, cet après-midi, elle va l'écouter, ce qu'a à dire le Protecteur du citoyen à ce sujet-là.

Deuxième élément. Lorsque notre collègue de LaFontaine met beaucoup d'emphasis sur ce qui s'est produit avec la loi n° 23, je comprends bien qu'ils ont voté contre le bâillon, ils étaient contre. À ce moment-là, ils nous disaient: Ça n'a pas de bon sens, vous abolissez les droits des citoyens. Puis, aujourd'hui, aujourd'hui, ils viennent exactement de faire le contraire... ils vont faire le contraire de ce qu'ils nous reprochaient, tout ça.

Une voix: ...

M. Deslières: J'ai la parole, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): S'il vous plaît! Question de règlement, monsieur...

M. Deslières: M. le Président... M. le Président, j'ai la parole. Je m'excuse, là...

Le Président (M. Pinard): M. le député, question de règlement.

M. Deslières: Je m'excuse, M. le Président...

M. Tomassi: Je vous inviterais à revoir...

M. Deslières: Oui. Mais, à ce moment-là, monsieur...

Le Président (M. Pinard): S'il vous plaît!

M. Tomassi: ...qui a été mis dans un bâillon.

Le Président (M. Pinard): Messieurs! Messieurs!

M. Deslières: M. le Président, à ce moment-là, j'ai la parole, je demande à avoir la parole. Il a eu la chance...

M. Tomassi: M. le député de Beauharnois, seulement pour vous rappeler...

M. Deslières: Il a eu la chance de s'exprimer...

Le Président (M. Pinard): Messieurs!

M. Tomassi: Puis la loi n° 23...

M. Deslières: M. le Président, il a eu la chance de s'exprimer. C'est moi qui ai la parole...

M. Tomassi: On a été en faveur de la loi n° 23...

M. Deslières: C'est moi qui ai la parole, M. le Président...

M. Tomassi: ...

M. Deslières: M. le Président, j'ai la parole et j'ai respecté...

M. Tomassi: ...

M. Deslières: J'ai respecté son droit de parole, puis j'ai droit à un peu de respect.

Le Président (M. Pinard): Alors, messieurs, messieurs, messieurs! Messieurs!

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Messieurs! Pour la suite des choses, je vous donne la directive suivante: vous allez interpeller le président, vous allez vous adresser à la présidence, et, s'il y a un point d'ordre, à ce moment-là on dira «point d'ordre», et je cesserai le débat et je verrai à régler la question du point d'ordre. Alors, je vous inviterais à demeurer un petit peu plus calmes de part et d'autre. Et, M. le député de Beauharnois, je vous invite à poursuivre — vous connaissez très bien notre règlement — dans le décorum. Et je pense que la discussion

peut faire en sorte de donner à chacun des membres de la commission une lumière autre que celle que nous avons eue depuis ces trois derniers jours. Alors, M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Je suis tout à fait d'accord, M. le Président, à rester calme et respecter le droit de parole de chacun. Je faisais juste mentionner que M. le député de LaFontaine avait eu son droit de parole, tout ça, et je n'étais pas intervenu. Donc, qu'il fasse la même chose, qu'il respecte mon droit de parole.

M. le Président, M. le Président, je disais que... Par rapport à ce que M. le député de LaFontaine a présenté, il a dit: Écoutez, vous avez fait une erreur; nous, on était contre. Mais, aujourd'hui, je veux lui faire comprendre qu'il est en train de contredire les agissements et comportements qui avaient été faits, M. le Président.

M. Tomassi: Point d'ordre.

Le Président (M. Pinard): Question de point d'ordre, M. le vice-président.

M. Tomassi: Écoutez, là, je ne veux pas qu'on déforme le sens de la vérité. La loi n° 23, là, on n'a jamais été contre, là. Tous les intervenants au projet de loi n° 23, on a été pour. C'est la loi n° 184 qui a été mise dans un bâillon. Qu'il arrête de dire qu'on était contre, puis là qu'on est pour. Tous les intervenants lors du projet de loi n° 23, tous les intervenants du parti de l'opposition étaient en faveur de la disposition d'immunité, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Alors, sur une question de fait personnel, question...

M. Tomassi: ...

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi, M. le député de LaFontaine. Alors, je vous ai écouté. Alors, sur une question de fait personnel, alors la réplique vient immédiatement, et je vous demanderais, M. le député de Beauharnois, de continuer en essayant, s'il vous plaît, de faire en sorte de vous adresser directement à notre invité de marque que nous avons cet après-midi et de faire en sorte aussi que la discussion se poursuive le plus sereinement possible. Et n'oubliez pas que, chaque fois qu'on fait un point de règlement, c'est sur le temps qui vous est imparti.

M. Deslières: M. le Président, je vais revenir à l'essentiel pour poser une question à M. Bégin. Lorsqu'on fait référence à l'adoption de la loi n° 90, en décembre 2004, il y avait le caractère d'urgence, il y avait le caractère temporaire. Lorsqu'on a devant nous ce qui s'amène, ce qui se dégage, c'est... on ne parle plus de suspension de droits, mais d'abolition de droits, parce qu'il y a un caractère de permanence. Et ce que nous avons dit clairement et exprimé comme opposition, comme parti politique, sur ce principe-là... il est certain que l'opposition va le dénoncer et va s'opposer parce qu'on est bien conscients, là, qu'on n'est plus dans la suspension temporaire, on s'en va vers un caractère permanent. Je veux vous entendre, M. Bégin, sur ça.

M. Bégin (Paul): Écoutez, j'ai personnellement eu, et je l'ai écrit dans mon mémoire, même si je ne l'ai pas cité ici, là, que j'avais eu une réaction même vis-à-vis le caractère temporaire et que j'avais dit: Il ne serait pas possible de prévoir ou d'exiger que les moteurs quatre-temps soient exigés partout et qu'on interdise les moteurs deux-temps, qui produisent plus que 50 dB et puis qui... Alors, je voyais ça comme étant un moyen temporaire. Mais c'est évident que ce qui est annoncé et ce qui est dit par la ministre, elle vient de le dire il y a... que c'est ça, l'intention du gouvernement, c'est le caractère permanent, et c'est pour les pistes qui existent, des voies ferrées, mais pour les autres et celles qui vont être faites, donc ça veut dire qu'on va construire de nouvelles pistes, puis on va donner aux constructeurs, aux propriétaires ou à ceux qui vont l'exploiter le privilège de l'immunité de poursuite, ce qui est absolument incroyable.

Et le deuxième paragraphe, là, où on donne la possibilité à l'individu de poursuivre, je pense qu'on serait mieux de l'enlever, parce que ça rit du monde. Essayez de vous imaginer que vous êtes le long d'une piste, puis qu'on vous fait du trouble, puis vous essayez de poursuivre... à cause du deuxième paragraphe, quand il y a une immunité en vertu du premier paragraphe, pour prouver qu'il y a une faute lourde du gars qui était sur la motoneige ou des motoneiges, je vous donne une chance sur 100 millions d'avoir gain de cause. Vous n'irez nulle part. Parce que c'est sûr que vous n'irez pas, à 2 heures du matin, aller prendre le numéro de la plaque du gars qui vient de passer, qui vient de hurler dans votre cour, c'est évident. Puis vous ne le ferez pas à tous les jours, puis vous ne le ferez jamais non plus. La preuve va être impossible à faire. Donc, c'est un faux recours, c'est une apparence, mais ce n'est absolument pas possible de donner suite à ça. Pensez-vous que les polices vont vous dire: Bien oui, le gars qui a passé à 2 heures du matin, on l'a intercepté 3 km plus loin, là, puis ça va être acceptable devant une cour de justice pour dire qu'il a passé chez vous? Voyons donc! Ça vaut zéro, majuscules. Vous n'avez aucune capacité de faire la preuve de ça. Alors, vous allez être fait à l'os. Vous n'aurez jamais de recours.

● (14 h 50) ●

Le caractère permanent, c'est encore pire que tout. Temporaire, bon, on se dit: On se donne le temps de réfléchir, on se donne le temps de prendre des moyens d'action; on les prend, on les exécute et, après ça, on enlève la clause. Mais ce n'est pas ça qu'on fait. Moi, je ne sais pas ce qui va arriver de ceux qui sont en appel, là, actuellement. Je ne sais pas ce qui va arriver. S'ils gagnent, ces gens-là, là, est-ce que la clause va s'appliquer à eux autres? Parce qu'ils ont pris le recours pendant la période couverte, est-ce que le recours va tomber à zéro même s'ils gagnent devant la Cour d'appel? Eh! c'est une belle question, hein? D'un coup que c'est ça que ça veut dire? Là, je ne donne pas d'opinion légale, là, je fais juste poser une question à mon tour. C'est grave en maudit! Des gens, des citoyens pas contents, frustrés, ont utilisé les moyens légaux, ils ont engagé des avocats, ils ont payé des experts, ils ont été devant la cour, ils ont attendu, ils ont payé de leurs poches, ils gagnent, et: Pffff! c'est disparu. Mettez-vous dans la peau d'un citoyen qui est normal, moyen, qui vit une situation comme celle-là, je pense qu'il y a un seul mot pour exprimer ce

qu'il ressent, c'est la rage de se voir spolié, exproprié, vidé de ses droits pour le plaisir et l'avantage des autres.

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

M. Deslières: De Gaspé.

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

M. Lelièvre: Oui, merci, M. le Président. Bonjour, M. Bégin.

M. Bégin (Paul): Bonjour.

M. Lelièvre: Concernant les droits qui sont contenus dans la Charte des droits et libertés de la personne, si ma mémoire est bonne, parce que je n'ai pas le texte de loi ici, aujourd'hui, il y a des indemnités qui sont prévues aussi lorsqu'il y a mauvaise foi ou encore... à ce niveau-là. Et on regarde... Bon, on n'est pas contre la pratique du sport, comme vous l'avez mentionné. Moi non plus, je ne suis pas contre. Mais, quand ils passent dans ma cour puis qu'ils écrasent des arbres ou qui... qu'ils passent à 2 heures du matin à côté de la maison, bien là je commence à... moi aussi, je réagis. Tout le monde va réagir, naturellement. Alors, le projet de mettre en place des sentiers, je pense, tout le monde y concourt, sauf qu'il y a des personnes à qui on veut enlever des droits de poursuivre.

Et, comme vous l'avez mentionné tout à l'heure — moi, c'est un commentaire que je veux faire, parce qu'il ne reste plus grand temps — dans le cahier de la ministre, à la page 10, on dit que... bon, il y aura des sentiers permanents ou semi-permanents et un autre pour le quad, mais les instances régionales auront jusqu'au 1er mai 2009 pour déterminer ces réseaux. Déterminer des réseaux, ça ne veut pas dire que c'est construit, là, hein, ce n'est pas construit encore, là. Ça veut donc dire qu'on va suspendre les droits probablement jusqu'en 2009 puis on va revenir avec une autre législation pour, par la suite, l'appliquer? Alors, moi, j'ai de la difficulté avec ça. J'aimerais ça vous entendre là-dessus.

M. Bégin (Paul): Écoutez, un des problèmes majeurs que l'on rencontre, c'est que, si on veut faire une piste quelque part, c'est un usage particulier, c'est loisir, récréation, si on veut, au mieux. Si vous passez à travers des résidences qui sont domiciliaires, ou agricoles, ou autres, vous êtes dans des zones où ces gens-là... l'usage en question n'est pas permis. Et là vous allez avoir des gens, puis là, là, on en nomme: la MRC, les municipalités locales, les clubs de motoneige, la fédération des clubs de motoneige, tout le monde qui est intéressé, tout le monde vont parler aux individus qui vont être les victimes, dire: Regarde, on t'a parlé, on t'a consulté, on t'a écouté, mais en bout de piste on prend la décision qu'on passe chez vous, merci, salut! et tu vas endurer, toi, le trouble que, nous, on ne veut pas avoir chez nous, bien sûr. Parce que, si on demandait à n'importe qui ici, autour de la table, de supporter, une seule nuit, ce que les gens là-bas ont supporté, il n'y a personne qui voterait pour cette clause-là, jamais. Jamais! Parce que les tribunaux, là, ils ont pris la peine de le déterminer selon des critères scientifiques,

et ils savent que ce n'est pas vivable. Et nous, on demande à des gens de supporter ça. Accepteriez-vous qu'un moteur de camion diesel tourne pendant des heures et des heures, ou un autobus, à côté de votre fenêtre, chez vous? Accepteriez-vous ça? Et pourtant c'est ça qu'on demande à des gens d'accepter sous le prétexte du développement économique. Ce n'est pas vrai, je ne trouve pas... Ce n'est pas une bonne vie en société que de demander ça à des gens, ce n'est pas normal.

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

M. Lelièvre: Il nous reste encore du temps, M. le Président?

Le Président (M. Pinard): Oui.

M. Lelièvre: Bien, écoutez, M. le Président, je regarde... Bon, ce matin, on a entendu des gens qui sont venus nous présenter un mémoire, entre autres la municipalité régionale... la ville de... la municipalité des Îles-de-la-Madeleine, concernant les milieux sensibles. Moi, j'habite le long... pas loin de la baie de Gaspé. On voit, l'été, par exemple, que les jeunes, 12 ans, 13 ans, 14 ans, se promènent sur les plages avec des VTT. Moi, je suis curieux de voir éventuellement comment on va réglementer ça et faire en sorte qu'il y aura une surveillance. Parce que dans le fond, les gens qui sont sur la plage, on fait attention pour ne pas que les enfants se fassent heurter par les motos, et la municipalité, pourtant, normalement devrait s'occuper de ça. Là, on tombe dans le domaine des VTT ou encore des motoneiges. Est-ce que le gouvernement va prendre des responsabilités? Parce que tout à l'heure vous avez dit: Ils ne pourront pas s'assurer, les MRC, ils ne pourront pas avoir une police d'assurance, ou les municipalités, pour couvrir les dommages. J'aimerais ça comprendre, parce que la ministre nous dit: Il y aura une protection. Alors, moi, j'aimerais ça vous entendre là-dessus.

M. Bégin (Paul): Il y aura une?

M. Lelièvre: Une protection.

M. Bégin (Paul): Bon, écoutez, je ne veux pas jouer à l'expert.

M. Lelièvre: ...promise, là, bon.

M. Bégin (Paul): Je ne veux pas jouer à l'expert. D'abord, en matière d'assurance, je n'ai pas de compétences particulières là-dedans. Cependant, ce que j'ai lu dans le jugement m'apparaît être tout à fait cohérent. Vous vous assurez contre quelque chose qui ne devrait pas arriver mais que vous pensez qui peut arriver et vous voulez être protégé. Mais, quand vous savez qu'il va y avoir quelque chose, vous ne pouvez pas vous assurer, parce qu'il n'y a pas un assureur qui est assez fou pour dire: Ça va arriver certainement, puis je vais t'indemniser s'il y a quelque chose. Voyons donc! L'assureur, il joue sur les probabilités. Il pense qu'il n'y en aura pas, d'accidents. Il sait qu'il y en aura un certain nombre, puis, sur le lot, la moyenne, il va être gagnant. Donc, il paie. Mais, quand il sait qu'il

va être perdant à tout coup, là, il ne vous assure pas. C'est comme quand vous allez chez le médecin... chez l'assureur, puis vous dites: J'ai fait trois infarctus, je souffre de cholestérol, j'ai le diabète et puis mes reins ne fonctionnent pas bien. Essayez de vous assurer, vous ne le serez jamais, hein, parce qu'ils savent que vous allez mourir probablement, hein, parce que vous êtes très sérieusement malade.

Alors, les assureurs ont été poursuivis, dans le dossier du Petit Train du Nord, et la cour a dit: Non, vous n'êtes pas responsables, et en conséquence a libéré les compagnies d'assurance, a dit: Ça ne couvrirait pas ces situations-là. Et ça ne couvrira pas parce que... Par hypothèse, on sait qu'il va y avoir du bruit et des odeurs, pensez-vous que les assureurs vont prendre cette chance-là? Ils savent d'avance qu'ils vont être poursuivis. Mais, s'il y a une clause d'immunité, pas besoin d'assurance.

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Écoutez, ça fait deux jours, trois jours qu'on parle de ça ici. Tous les groupes qui ont passé, je pourrais vous dire, à 90 %, on a eu à peu près tous les élus, tous les représentants des CRE qui sont venus nous rencontrer, et puis ont tous souhaité que cette clause fasse partie de l'entente pour éviter des poursuites, mais ils nous ont dit aussi qu'eux autres ne désiraient pas aller en cour ou avoir des problèmes avec la justice, parce que leur carte, eux autres, maîtresse qu'ils ont toujours, qu'ils se sont toujours servi depuis qu'il y a de la motoneige, c'était la négociation puis c'était la bonne entente avec les producteurs et avec les citoyens. Et depuis, je pourrais vous dire, je ne sais pas, ça doit faire 25, 30 ans qu'il y a des motoneiges au Québec, on a eu un problème. Peut-être que, si, même si on s'était assis dans le temps avec les citoyens concernés, on aurait pu régler le problème sans que ça se ramasse en cour.

Alors, nous, on a toujours eu un principe, dans mon coin de pays, on dit toujours: La pire des ententes est encore meilleure qu'un procès. Moi, je crois qu'il faut donner la... il faut se fier à nos élus municipaux qui vont avoir à prendre les décisions sur le terrain. Ils vont avoir à vivre avec. S'ils prennent les mauvaises décisions, dites-vous que les citoyens vont les changer de place quand va arriver la fin de leur terme, et puis je crois que... Je crois que c'est la voie à prendre. Moi, je ne pense pas qu'on doit s'en aller avec l'idée qu'on va se ramasser en cour et qu'on va faire des procès avec les pistes de skidoo ou de tout-terrain. Si on commence ça, on n'ira nulle part.

Le Président (M. Pinard): M. Bégin.

M. Bégin (Paul): Je pense qu'il y a une erreur dans votre proposition, qui est la suivante. Vous avez dit: S'il y a des problèmes, les élus vont payer le prix. Je m'excuse, ce n'est pas eux autres qui vont payer le prix, c'est les citoyens qui entendent le bruit, puis qui respirent les odeurs, puis qui sont dérangés dans leur vie. C'est eux qui paient le prix. Les élus, eux autres, ils vont être mis dehors, point à la ligne, mais ce n'est pas eux autres qui endurent, hein? Puis, entre vous et moi, ils auront eu juste ce qu'ils méritaient. Parce que, si les gens les mettent dehors

parce qu'ils sont écoeurés de se faire polluer le nez à cause de ces élus-là, ça m'apparaît tout à fait légitime qu'ils les mettent dehors, c'est une bonne sanction.

Deuxièmement, on ne peut pas, comme élu municipal, régional ou local, dire: Je suis pour le développement économique, mais je ne fais pas l'investissement requis pour obtenir le produit du développement économique. Alors, si vous voulez faire du développement industriel, vous faites un fonds industriel, vous achetez des terrains, vous installez des services d'aqueduc et d'égout, vous faites de la promotion industrielle puis vous faites venir le monde chez vous. Ça, vous investissez. Puis là, tout à coup, il y a des produits qui découlent de ça, il y a du développement économique qui se produit.

Bien, si on veut faire des pistes de ski de fond... de motoneige, avec les avantages que ça procure pour les aubergistes, l'essence, l'hôtel, le restaurant, et tout ce que vous voulez, c'est tout très bien, mais payez le prix que ça coûte, payez les gens qui subissent des inconvénients. Il ne peut pas y avoir que des perdants, il faut qu'il y ait des gagnants puis il faut qu'il y ait des... Il n'y a pas de perdants là-dedans, il faut qu'il y ait rien que des gagnants, c'est-à-dire, excusez-moi.

M. Grondin: ...les pistes de tout-terrain et de skidoo ne sont pas... ce n'est pas un chemin public, c'est un... Les agriculteurs...

M. Bégin (Paul): Alors, quel est l'intérêt public?

M. Grondin: L'UPA est venue ici, là, cette semaine...

● (15 heures) ●

M. Bégin (Paul): Excusez-moi, là, mais ça pose une grosse question: Si ce n'est pas des chemins publics, quel est l'intérêt public qui est en cause? Sous quel motif qu'on dit qu'on prend le terrain des autres?

M. Grondin: C'est des...

M. Bégin (Paul): L'intérêt public n'est même pas là, on fait ça pour des privés.

M. Grondin: M. Bégin, c'est des pistes que, si, à un moment donné, l'agriculteur a des modifications sur son terrain, il peut tasser la piste de 100 pi, 200 pi, 300 pi. C'est pour ça, ce n'est pas fixe, là. Ce n'est pas... On peut jouer avec ça. C'est pour ça qu'il y a de la place à de la négociation et de l'entente entre les citoyens.

M. Bégin (Paul): Tout est possible. Et surtout... ce que vous dites, M. Grondin, M. le député de Beauce... je serais tout à fait d'accord. 95 % des cas, vous avez raison.

Le problème, ce n'est pas quand on s'entend bien, c'est quand il y a un problème. C'est là qu'il faut avoir une solution adéquate. Et, quand vous passez le long des résidences, puis que les gens ne veulent pas, puis que vous... Ils ont un dommage, il faut bien régler le problème. Ce n'est pas en disant: Tu vas payer, mon bonhomme, tu vas supporter. Ça, ce n'est pas correct. Vous dites: On veut passer là, c'est nécessaire qu'on passe là, c'est l'intérêt public qui l'exige, c'est le réseau interrégional, on te cause des dommages, on t'indemnise,

bonjour, merci. Là, on a fait de la justice et du bon... on s'est comportés comme des bons citoyens et surtout comme des bons législateurs.

Le Président (M. Pinard): Alors, ceci met fin à notre rencontre. Je tiens à vous remercier, Me Bégin... M. Bégin, de vous être présenté devant la commission. L'échange a été un bon échange, corsé, mais je pense que ça va aider les collègues membres de l'Assemblée nationale dans le déroulement et dans la confection du futur projet de loi. Merci beaucoup.

J'inviterais maintenant et immédiatement le Conseil canadien des distributeurs de VTT à se présenter, s'il vous plaît.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): ...qui est représenté cet après-midi par M. Robert Ramsay, président, Mme Li Liu, coordonnatrice des services législatifs... ou M. François Morneau? Alors, M. François Morneau, administrateur régional pour la compagnie Yamaha Motor. Bienvenue.

Les règles sont fort simples: vous avez un temps de 15 minutes pour nous livrer la substance de votre mémoire, et par la suite il y aura un échange avec des membres de la commission. Alors, est-ce que c'est Mme Liu qui va livrer le... C'est vous-même, M. Ramsay? Très bien. Alors, M. Morneau, nous sommes tout écoute.

Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout-terrain (CVTT)

M. Morneau (François): Merci. Alors, le Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout-terrain, le CVTT, est une association commerciale à but non lucratif qui représente les fabricants et les distributeurs de véhicules tout-terrains au Canada. Le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur, le CIMC, est une association commerciale nationale à but non lucratif qui représente les fabricants et les distributeurs de motocyclettes hors route au Canada. Au nom du CVTT et du CIMC ainsi que des compagnies qui en sont membres, nous vous remercions de nous permettre de commenter le document d'orientation de la commission parlementaire sur les véhicules hors route.

Pour commencer, nous tenons à remercier le président et les membres du comité d'avoir invité le CVTT et le CIMC à prendre part à cette concertation sur l'utilisation des véhicules hors route au Québec. Les questions abordées sont extrêmement importantes pour les compagnies membres de nos associations, pour les marchands de ces produits ainsi que pour les employés et leurs familles, et pour les centaines de milliers de Québécois qui possèdent et conduisent un véhicule tout-terrain, une motocyclette hors route ou une motoneige.

En ce qui a trait à la synthèse des propositions, au chapitre 9, le CVTT et le CIMC ainsi que les compagnies membres appuient les recommandations portant sur l'établissement de tables de concertation en région, le financement de réseaux interrégionaux, la pérennité et la surveillance des sentiers, de même que sur l'adaptation ou la réglementation aux réalités des communautés éloignées. Toutes ces propositions représentent des étapes positives et importantes, et nous encourageons

le gouvernement du Québec à donner suite à ces propositions le plus tôt possible.

Nous aimerions commenter plus à fond certaines propositions ayant trait au resserrement des règles applicables aux véhicules hors route et à leurs conducteurs. Il s'agit des propositions suivantes. La première: augmenter l'âge minimal à 16 ans pour conduire un véhicule hors route. D'après nous, là n'est pas la solution pour améliorer la sécurité des conducteurs. Comme nous l'indiquions dans notre mémoire du 20 juin 2005, l'industrie des véhicules tout-terrains se conforme aux directives d'âge de la Consumer Product Safety Commission, la CPSC, organisme fédéral américain chargé de veiller à la sécurité des consommateurs. La CPSC est la plus éminente organisation de sécurité aux États-Unis et fait autorité à l'échelle internationale en ce qui a trait à la sécurité des conducteurs de véhicules tout-terrains. Depuis le début des années 1980, elle étudie activement tous les aspects de la sécurité des conducteurs de VTT et emploie des spécialistes des domaines de la formation en matière de sécurité, de l'éducation, de développement des enfants, de l'analyse des facteurs de risque ainsi que la conception et de la dynamique de véhicules.

Par ailleurs, les données statistiques, qui datent de l'automne 2005, de la Consumer Product Safety Commission sont les plus récentes et les plus complètes, sont fondées sur des échantillons les plus grands et statistiquement les plus fiables et les plus crédibles. Ces données montrent que, depuis 1998, les taux de blessures et d'accidents mortels par véhicule utilisé sont demeurés stables pour les conducteurs de véhicules tout-terrains en général et ont baissé pour les enfants de moins de 16 ans.

Un examen du nombre estimatif d'accidents mortels pour la période de quatre ans, de 1999 à 2003, montre qu'à tout compte fait, dans l'ensemble, le risque lié aux véhicules tout-terrains a diminué de 1,4 décès lié aux VTT pour 10 000 véhicules à quatre roues en utilisation en 1999 à 1,1 décès pour 10 000 véhicules en utilisation en 2002 et 2003. On constate aussi que le taux estimatif de décès liés aux véhicules tout-terrains chez les enfants de moins de 16 ans ont aussi baissé, en quatre ans, d'un nombre estimatif de 0,32 décès pour 10 000 véhicules à quatre roues en utilisation en 1999 à 0,28 décès pour 10 000 véhicules en utilisation en 2003. Cela représente une baisse d'environ 10 % du risque par véhicule durant cette période de quatre ans pour les enfants de moins de 16 ans.

• (15 h 10) •

Il importe aussi de reconnaître que la vaste majorité des accidents de véhicules tout-terrains impliquent un comportement clairement et constamment déconseillé. À partir de l'analyse de centaines de comptes rendus approfondis de la SPCS — pardon, SPSC — sur les décès liés aux véhicules tout-terrains de 1997 à 2000, le Dr Heiden a constaté que, près de 92 % des cas, l'accident mettait en cause au moins un type de comportement déconseillé, comme l'omission du port de casque, la conduite sur une voie publique, la consommation d'alcool, le transport d'un passager sur un véhicule monoplace, l'excès de vitesse ou l'utilisation de drogues. Dans plus de la moitié des accidents mortels analysés, au moins deux comportements déconseillés étaient signalés. La trousse d'information de la... pardon, CPSC sur la pétition CP 02-4/HP 02-1, de février 2005, contient une analyse additionnelle qui

montre que, dans 93 % des accidents mortels impliquant des enfants de moins de 16 ans, ceux-ci conduisaient des véhicules tout-terrains conçus pour adultes et, dans 72 % des cas, les enfants ne portaient pas de casque. De la trousse d'information de la... pardon, CPSC, pages 106 à 108. Ces constats indiquent clairement sur quels points il serait bon de concentrer les efforts de réduction du risque: dans la formation, la législation et les programmes d'information et de communication sur la sécurité en VTT.

De plus, nous recommandons fortement l'adoption de recommandations d'âge de la CPSC en ce qui a trait aux VTT pour jeunes et aux VTT pour adultes et que tout nouveau règlement que présentera le gouvernement du Québec adopte les initiatives d'éducation et de sécurité de l'industrie.

La deuxième proposition, qui est la clarification de l'interdiction de vente de systèmes d'échappement de rechange. Le CVTT est en faveur d'un règlement qui interdirait la modification d'un système d'échappement visant à le rendre plus bruyant ou le remplacement d'un système d'échappement d'origine par un système d'échappement plus bruyant. Toutefois, nous tenons à souligner fortement que de plus amples recherches s'imposent avant de définir des normes d'émissions sonores à l'utilisation qui soient fondées sur des données scientifiques crédibles. Tous les VTT neufs doivent être conformes aux normes canadiennes d'émissions sonores, et ils le sont. Les compagnies membres du CIMC et du CVTT déploient énormément d'efforts en vue d'offrir à leurs clientèles des produits sécuritaires et de moins en moins polluants. De plus, les fabricants ont investi individuellement et collectivement des sommes et des efforts considérables dans la mise au point de systèmes d'échappement propres et peu bruyants.

Quoique nous ne puissions pas parler au nom des fabricants et des distributeurs de produits de marché secondaire, nous tenons à souligner qu'un grand nombre de ces produits jouent un rôle positif en remplaçant des systèmes d'échappement désuets ou endommagés, et ces entreprises constituent une importante source additionnelle d'information, de recherche et de développement qui permet de faire progresser constamment la technologie de réduction des émissions sonores. Le CVTT estime qu'il serait improductif et d'une trop grande portée d'interdire toute vente de systèmes d'échappement de rechange pour véhicules hors route. Nous tenons aussi à veiller à ce que l'on prenne en considération les systèmes d'échappement destinés aux modèles de VTT et de motocyclette hors route dont l'utilisation se limite aux activités compétitives en circuit fermé. Les véhicules utilisés à cette fin requièrent une exemption.

Troisième et dernière proposition: les efforts de l'industrie pour promouvoir la formation en matière de sécurité et la sensibilisation de l'environnement. Depuis le début des années 1980, le CVTT s'est associé au Conseil canadien de la sécurité en vue de promouvoir la formation des utilisateurs de VTT en matière de conduite et de sécurité. Nous sommes fiers de nos antécédents de longue date de collaboration avec les gouvernements fédéral et provincial, des groupements provinciaux de conducteurs de VTT et d'autres organisations de parties intéressées et responsables, à des fins de sensibilisation à la sécurité.

Les efforts d'éducation que déploient le CVTT et les compagnies qui en sont membres forment un

système complet où l'on s'épaulé mutuellement pour éduquer les acheteurs éventuels de VTT et les sensibiliser à la sécurité. Avant, durant et après l'achat d'un VTT, un consommateur type sera exposé aux messages de sécurité pour VTT à de multiples reprises et par divers moyens complémentaires.

Dans de nombreux cas, les annonces et le matériel publicitaire de VTT contiennent également des messages de sécurité. L'acheteur éventuel est exposé à ces messages dès qu'il prend connaissance de ces produits par la publicité à la radio, à la télévision, dans les journaux et dans les magazines. On trouve aussi tout un éventail de renseignements sur la sécurité chez les concessionnaires, allant des directives et avertissements des concessionnaires aux étiquettes volantes fixées aux produits, jusqu'aux dépliants sur la sécurité et aux vidéos. Le client reçoit encore plus d'information à l'achat sous forme de documents de vente, de renseignements sur la formation des conducteurs et de documents sur la sécurité. De plus, un guide d'utilisation détaillé accompagne le véhicule et renforce après l'achat les avertissements et les directives concernant l'utilisation sécuritaire et responsable du VTT.

Outre l'éducation en matière de sécurité, le CVTT a lancé, en 2000, le programme VTT Éco-logique, pour ensuite entreprendre la campagne *Propre et vert*, en 2005. Du matériel a été fourni sans frais à des représentants gouvernementaux, à des utilisateurs de VTT, par l'entremise de clubs et de fédérations, à des marchands, à des médias et au grand public. Ce matériel est également offert par le biais de nos sites Web et de pages en lien.

Au cours des trois dernières années, exclusion faite d'un financement limité de la part de certaines fédérations provinciales, le CVTT a contribué, à plus de 600 000 \$, à la production et à la diffusion de matériel éducatif sur la sécurité et sur l'environnement et à des initiatives de sensibilisation au Canada.

De plus, les compagnies membres du CVTT et du CIMC ont pris des mesures sans précédent en tant qu'entreprises privées pour promouvoir l'utilisation sécuritaire et responsable de leurs produits. Le CVTT et le CIMC, de même que les compagnies qui en sont membres, ont été et sont encore des chefs de file dans l'élaboration des politiques de réglementation les plus responsables et les plus équilibrées qui soient.

Dans une nouvelle étape, le CVTT annonce aujourd'hui qu'il prend un engagement exceptionnel envers les Québécois en vue d'intensifier ses programmes de sécurité, d'éducation et de sensibilisation. Nous élaborerons et mettrons au point des programmes avec le concours des ministères appropriés, des marchands agréés et des fédérations provinciales.

En conclusion, l'éducation et la sensibilisation constituent les points clés du rehaussement de la sensibilisation à l'environnement et à la sécurité des conducteurs. Les règlements interdisant aux jeunes de conduire des véhicules hors route ne fonctionnent pas, comme on l'a constaté par le passé. Nous recommandons fortement que les règlements prévoient des endroits sécuritaires, tels des parcs de véhicules hors route, où les conducteurs de moins de 14 ans puissent apprendre à conduire, de même qu'un programme d'éducation et de formation conçu spécialement pour les jeunes à qui les parents permettent de conduire. La sécurité, l'éducation et la formation

des jeunes doivent être une priorité, et l'éducation environnementale doit en faire partie.

Les véhicules tout-terrains, les minimotos, les motos hors route pour jeunes sont sécuritaires lorsqu'on les conduit selon les directives du fabricant. Le Québec a l'occasion de devenir un chef de file dans la sécurité des jeunes et des véhicules hors route, mais il lui faut, pour ce faire, travailler de concert avec l'industrie et les marchands de même qu'avec les fédérations de conducteurs. L'industrie s'est engagée aujourd'hui à travailler avec le gouvernement, mais nous nous attendons à ce que le gouvernement fasse sa part en travaillant avec nous. Il y a ici, aujourd'hui, l'expertise voulue pour accroître considérablement le tourisme motorisé, augmenter les possibilités d'emplois et rehausser la santé et les loisirs dans tous les coins du Québec. Conduire des VTT, des motocyclettes hors route est une activité familiale divertissante à laquelle s'adonnent des centaines de milliers de personnes au Québec. Nous sommes prêts à travailler avec vous pour faire du Québec le chef de file mondial de l'utilisation récréative et touristique des véhicules hors route. Le tout respectueusement soumis par le président du CVTT, M. Robert Ramsay, qui n'est pas ici, aujourd'hui.

Le Président (M. Pinard): ...pour nous. Alors, nous allons maintenant procéder à la période d'échange avec des collègues de l'Assemblée nationale et membres de la commission. On pourrait débiter par Mme la ministre déléguée aux Transports et députée de Laviolette.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, bienvenue, M. Morneau. Mme Liu, bienvenue chez nous. Merci de prendre de votre temps, là, pour venir nous exposer certains éléments. Je pense qu'on aurait plein de questions à vous poser, on va manquer assurément de temps. Parce qu'on a beaucoup d'intérêt, puis il y a beaucoup de choses très techniques qu'on n'est pas en mesure de bien saisir, alors, qui mériteraient peut-être de plus amples informations ou explications.

Je vais commencer par... Vous me dites que vous êtes contre le principe qu'on augmente l'âge de 14 à 16 ans. Vous allez me dire pourquoi, à ce moment-là, vous apposez des autocollants sur vos machines qui interdisent la conduite aux moins de 16 ans. Alors, pourquoi est-ce qu'il y a cette incohérence-là? Il y a un autocollant sur les VTT qui dit que normalement il est préférable d'attendre d'avoir 16 ans avant de conduire ça, puis là vous me dites en contrepartie que vous n'êtes pas d'accord avec le principe que légalement on le dise. Alors, M. Morneau.

M. Morneau (François): C'est tout à fait simple, c'est que tous les fabricants, incluant Yamaha Moteur du Canada, respectent les engagements avec le ministère du transport fédéral. Le ministère du transport nous demande d'apposer ces étiquettes sur les véhicules tout-terrains, et nous nous conformons à ces exigences.

● (15 h 20) ●

Mme Boulet: M. le Président, si j'achète un véhicule, il y a une étiquette qui me dit que c'est mieux d'attendre à 16 ans, mais, vous, vous préconisez, là, qu'on laisse aller ça à 14 ans pareil, même si... Ça change de juridiction. Mais comprenez-vous ce que je veux dire? Je comprends que ce n'est pas la même juridiction, là, mais

finalement vous l'appliquez parce que vous êtes obligés, mais vous n'y croyez pas. C'est ça que vous me dites, là?

M. Morneau (François): Bien, ce qu'il faut comprendre, c'est que les fabricants, depuis le début des années quatre-vingt, ont entrepris... ont une entente tout simplement entre eux et le groupe de sécurité américain pour tout simplement élaborer des véhicules sécuritaires. Et on s'engage, de cette façon-là, à apporter des véhicules qui vont rencontrer les normes, qu'elles soient américaines ou canadiennes, et c'est pourquoi que ces étiquettes-là sont apposées. Mais par contre nous avons des véhicules aussi pour les débutants, et ils font partie d'une catégorie de véhicules qui sont indiqués pour les jeunes, pour la formation.

Mme Boulet: M. Morneau, bien j'ai plusieurs questions. Est-ce qu'aux États-Unis c'est 16 ans? Et vous allez me dire également, c'est quoi, le poids moyen d'un VTT, et quelle est la vitesse maximale que ces... maximale, je dis bien, dans des circonstances idéales, dans une ligne droite, si on met ça au fond, combien on peut atteindre en termes de vitesse? Combien de kilomètres-heure?

M. Morneau (François): Bien, écoutez, ça dépend du modèle, ça dépend des utilisations. Il y a certains véhicules qui peuvent atteindre plus de 100 km/h, mais, lorsqu'on parle de véhicules de formation, des 50 cc par exemple, la limite de vitesse, elle est facilement contrôlable par le parent. Et, pour limiter la vitesse, ils ont des moyens de limiter la vitesse sur ces véhicules-là d'apprentissage.

Mme Boulet: Le poids, M. Morneau.

M. Morneau (François): Le poids, pour... et encore une fois ça revient vers le milieu des années quatre-vingt, la désignation d'un quad doit avoir un maximum de 600 lb, doit être enfourchable, d'avoir un guidon, et, c'est ça, il doit être un monoplace finalement.

Mme Boulet: Vous dites également, à la page 4, vous dites qu'il y a des accidents... «...93 % des accidents mortels impliquant des enfants de moins de 16 ans, ceux-ci conduisaient des VTT conçus pour adultes». Moi, là, j'ai... Est-ce qu'il y a beaucoup d'enfants qui ont des VTT conçus pour enfants? Parce que, dans ma lecture à moi, tous les enfants utilisent les VTT de leur père, ou de leur mère, ou... et c'est tout le temps des VTT d'adultes. J'imagine que le marché, pour les VTT d'enfants, est très restrictif puis que ce n'est sûrement pas votre gros numéro de vente. C'est mon...

M. Morneau (François): Bien, tout simplement, ce n'est pas moi qui l'a dit, c'est la Consumer Product Safety Commission, qui annonce... et le Dr Heiden, qui dit que 93 % ou 92 % des accidents ont été causés, entre autres, avec une utilisation d'un véhicule pour adultes par des enfants. Le contrôle parental, je crois, est d'importance ici. Lorsqu'un véhicule... qu'un jeune de 14 ans embarque sur un véhicule assez performant, je crois que les parents devraient avoir une supervision assez près et même d'avoir un pilotage peut-être sur un véhicule adjacent ou tout près de l'adolescent. C'est ce qu'on

recommande dans tous les cas, puis je crois que les fédérations adoptent aussi notre position de ce côté-là.

Mme Boulet: M. Morneau, les VTT, on leur reproche moins leur... ce sont presque tous des quatre-temps, donc on ne leur reproche pas d'être des deux-temps puis d'être polluants en termes de rejets d'hydrocarbures. Par contre, en termes de normes canadiennes d'émissions sonores, c'est toujours les normes, là, du SJ, là, 192 puis SJ-1161 qui régissent le 73, le 78 dB. Êtes-vous capable de me dire deux choses? Ça fait combien de temps que ces normes-là... combien d'années ces normes-là sont-elles en vigueur?

Et, deux, est-ce que vous pensez que c'est possible pour l'industrie, même si... bien, en fait, idéalement, s'il y avait un règlement pour obliger à réduire, ce serait bien, mais est-ce que l'industrie s'oblige ou se discipline à descendre ce nombre de décibels là de 73 à 68, à 65, à 60? Est-ce qu'il y a une démarche de faite dans ce sens-là qui nous prouve que l'industrie est partie prenante de la problématique du bruit et des effets sur l'environnement et qu'elle est en mode proactif finalement pour tenter de trouver les pistes de solution? Alors, M. Morneau.

M. Morneau (François): Pour répondre à votre première question, je ne suis pas en mesure de vous répondre...

Mme Boulet: Combien d'années...

M. Morneau (François): ...depuis quand ces normes existent. Je crois qu'elles sont élaborées à partir du milieu des années quatre-vingt, mais il faudrait avoir une vérification. Je crois que ces informations sont disponibles à partir des sites Web du CVTT, ou de ISMA, ou encore du CIMC.

Concernant votre deuxième question, oui, c'est possible de réduire le bruit à partir des véhicules tout-terrain ou de motoneiges. L'industrie et les membres fabricants qui sont associés au CVTT et au CIMC ont déjà entrepris des démarches, depuis plusieurs années, à réduire ces bruits-là, puis ils vont continuer dans ce sens-là, et ce qui a été annoncé aussi dans cette présentation-là.

Mme Boulet: Je vais laisser à mes collègues, M. le Président...

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui. Peut-être juste... Oui, merci. Merci, M. le Président. Dans votre document, il y a, juste à la page 6, en haut... qui m'a chicoté un petit peu, au niveau des systèmes d'échappement: «...motocyclettes hors route dont l'utilisation se limite aux activités compétitives en circuit fermé.»

Chez nous, ce n'est pas tout à fait ça qui se passe, ils sont dans le village, ils n'ont pas de circuit fermé, premièrement, et ça cause un préjudice à l'industrie du quad.

M. Morneau (François): Nous sommes entièrement d'accord avec votre principe, et c'est pour ça qu'on recommande à tous les détaillants, les distributeurs de ne pas vendre ces types d'échappement là pour

l'utilisation en sentier. Évidemment, c'est malheureux, depuis plusieurs années, que la vente libre de ces systèmes d'échappement, là, se font ici, au Québec ou en Amérique du Nord, ce n'est pas un problème particulier au Québec.

Ce qu'il faut comprendre lorsqu'on apporte ce point-ci, c'est qu'il y a une utilisation en circuit fermé qui doit être considérée par le gouvernement et les intervenants en place, parce qu'il existe des compétitions, des saines compétitions, que ce soit, par exemple dans l'automobile, la formule 1, le NASCAR ou... ce sont tous des véhicules en général qui ne sont pas disponibles en production de chaîne de montage d'un fabricant, mais ça peut être dans d'autres cas en compétition, que ce soit en motocyclette, ou ça peut être des véhicules qui sont utilisés, qui sont pris dans une chaîne de montage, ce sont des modèles qui sont disponibles d'une façon standard, qui sont améliorés pour les rendre plus compétitifs. Et l'effet de course est... justement, le but recherché, c'est d'avoir un avantage compétitif, que ce soit en performance, que ce soit en suspension, en maniabilité. C'est le point qu'on apporte ici, c'est simplement pour les courses. Alors, il faut considérer aussi qu'il existe des courses au Québec, et on souhaiterait que le gouvernement tienne en considération ce côté de notre industrie.

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

M. Tomassi: Merci, M. le Président. M. Morneau, Mme Liu, bonjour. Est-ce que ça fait longtemps que vous êtes dans l'industrie du VTT?

M. Morneau (François): En 2006, ça fait 20 ans que je suis avec Yamaha Moteur.

M. Tomassi: 20 ans. Bon, je vais poser la bonne question à la bonne personne. Hier, le Regroupement national des CRE, le centre régional d'environnement, suite à une question de notre président concernant les trois-roues... Hein, vous savez, les trois-roues sont rendus illégaux aux États-Unis, avant d'être interdite au Canada. On a parlé hier d'un genre de dumping qui a eu lieu dans les années 1988, je crois, où est-ce que les motos qui n'étaient pas vendues aux États-Unis étaient shippees au Canada. Est-ce que ça a été une pratique qui était reconnue dans l'industrie ou est-ce que c'est... Je voudrais peut-être vous entendre un peu là-dessus.

M. Morneau (François): Je suis...

Le Président (M. Pinard): M. Morneau.

M. Morneau (François): Merci. Je suis contre cette idée-là, parce que j'ai vécu l'époque justement, ce que les véhicules tout-terrains... — bien, c'est-à-dire, les trois-roues, comme on les appelle — ils ont été considérés dangereux au début des années 1980. Puis, d'un commun accord des cinq fabricants qui existaient à l'époque, les quatre fabricants japonais et Polaris, aux États-Unis, avec l'organisme américain de sécurité, ils ont décidé d'interdire la vente de véhicules trois-roues en Amérique du Nord, et ça incluait le Canada. Pour la part de Yamaha Moteur du Canada — je me rappelle très bien, j'étais en place à ce moment-là — on a racheté carrément tous les

véhicules qui restaient chez nos concessionnaires et on les a réexportés vers des pays où est-ce qu'ils acceptaient l'utilisation de ces véhicules-là, alors que dans notre cas, nous, on n'a pas voulu puis on n'a jamais voulu imposer, ou domper, ou... comme vous utilisez le terme, des véhicules qui étaient considérés à l'époque dangereux.

M. Tomassi: L'industrie s'était autoréglementée, là, vous avez arrêté d'en vendre, vous les avez repris, mais il n'y a pas eu un genre de dumping vers le Canada des véhicules qui n'étaient pas vendus aux États-Unis?

M. Morneau (François): Je ne peux pas parler envers tous les autres fabricants, mais je peux vous dire que, pour Yamaha Moteur du Canada, on avait pris des dispositions à l'époque pour racheter ces véhicules-là et d'éviter que ces véhicules-là soient revendus à des utilisateurs, parce qu'ils étaient considérés à ce moment-là produits dangereux. Et c'était une volonté, là, naturelle pour Yamaha de les racheter et de les réexporter vers des pays qui les acceptaient.

● (15 h 30) ●

M. Tomassi: Merci beaucoup. Ça va.

Le Président (M. Pinard): Tout à l'heure, Mme la ministre vous a parlé d'une étiquette qui était sur les véhicules que vous vendez, étiquette qui dit que ce VTT ne devrait être utilisé que par un enfant de 16 ans et plus. Malgré cela, la compagnie que vous représentez notamment, mais l'ensemble du milieu, qui sont toutes des compagnies très respectables et très soucieuses de leurs clientèles, malgré cela vous vendez quand même... et chacun des commerçants reçoit du manufacturier annuellement un certain groupe de VTT et les vendent même à des enfants... pour des enfants de 16 ans et moins.

Ma question est la même que la ministre vous a mentionnée, mais j'apprécierais, moi, avoir une réponse: Est-ce qu'aux États-Unis, est-ce qu'aux États-Unis, comme on affiche cela au Canada et notamment au Québec, est-ce qu'aux États-Unis on accepte la vente d'un appareil pour l'utilisation d'un enfant de 14 ans et moins?

M. Morneau (François): Oh! je ne peux pas répondre pour les Américains. Je peux demander à Mme Liu de m'aider en ce sens-là, parce que je ne connais pas... effectivement, je représente Yamaha Moteur et non pas l'industrie comme telle. J'ai accepté de représenter M. Ramsay avec sa présentation de mémoire. Je vais lui demander, en anglais, à Mme Liu, ce qu'elle en pense.

Regarding the... what the... there is a sticker apposed on vehicles sold in Canada and U.S. saying that users cannot be under 16 to ride a vehicle. Why then the Yamaha or the industry accept to sell these vehicles and let people ride on... for people under 16 or even 14?

Mme Liu (Li): O.K. There is a voluntary standard in the U.S. and that called... American National Standards Institute. That standard specifies the used models ATVs, used models can be divided by used models 6, used models 12 and... So, those models are designed for children under 12 years old and the children under 16 years old, those models. And, for the... ATV CATT member companies, all comply with the voluntary standard.

Le Président (M. Pinard): Au niveau de la sécurité routière au Québec, les membres de la commission vont débiter un mandat d'initiative dans exactement une semaine et demie, dans 10 jours, et nous allons étudier le nombre de décès, par exemple, sur les routes au Québec, notamment au niveau des motocyclistes. Nous avons des chiffres, qui émanent de la Société d'assurance automobile du Québec et du ministère des Transports, qui sont un peu effrayants au niveau de nos jeunes — accidents de motocyclette. Est-ce que votre industrie a la même proportion, par exemple, de blessures graves ou de décès, lorsqu'un jeune utilise un VTT ou lorsqu'il utilise une motocyclette? Parce qu'on sait qu'il y a beaucoup moins de VTT que de motocyclistes. Alors, toutes proportions gardées, est-ce que c'est sensiblement le même nombre d'accidents, ou si c'est inférieur avec les VTT, ou si c'est supérieur avec les VTT? Est-ce que vous avez une connaissance de ces chiffres?

M. Morneau (François): Malheureusement, M. le Président, je n'ai pas de connaissance dans ce sens-là. Personnellement, je pourrais peut-être ajouter que dans l'ensemble, parce qu'il y a plus de motocyclistes, évidemment le nombre d'accidents en motocyclette devrait être plus élevé, mais ce n'est qu'une présomption, ce n'est pas des faits.

Le Président (M. Pinard): Disons que je parlais de proportionnellement. D'accord. Alors, je cède maintenant la parole au député de Beauharnois et critique de l'opposition en matière de transports.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Monsieur et madame, bienvenue. Je reviens sur votre mémoire puis je vais tenter de prendre les trois points que vous avez développés. Tout le premier point, toute la question de l'âge minimal, vous n'avez pas eu la chance de suivre tous les débats qu'on a eus sur cette question-là depuis le début, là, depuis mardi matin, 25 groupes. C'est partagé au fait de réduire... c'est-à-dire d'augmenter l'âge de 14 à 16 ans ou de laisser ça à 14 ans. Des gens nous ont apporté leurs points de vue. On n'a pas à juger leurs points de vue. Notre rôle, ce sera d'évaluer les considérations et les raisons.

Cependant, je dois vous dire qu'un des groupes, moi, m'a personnellement touché, et pour cause, c'est l'Institut national de santé publique du Québec, qui est venu nous dire, c'est des spécialistes, là, hein, des spécialistes en santé, puis tout ça, qui ont donné un avis très clair à ce sujet-là en disant: Écoutez, là, en termes de traumatismes, pour la santé des jeunes, pour la sécurité des jeunes, il va de soi qu'il faut augmenter l'âge de 14 à 16 ans. Ils ont évoqué différentes raisons, puis je me rappelle la dame qui nous dit: Écoutez, même au niveau de la motricité, l'ensemble des jeunes n'est pas en mesure de conduire un tel appareil, les machines, les véhicules. Ça m'a surpris.

Puis encore une fois, là, j'écoute, j'entends, j'évalue, puis ma tête n'est pas faite sur ça. Mais cet élément-là, puis il y en avait d'autres, là, qui étaient... c'était très serré, c'était tissé serré, était argumenté, c'est des spécialistes pour la santé, tout ça. Quand ils nous ont apporté cet argument-là, là, je comprends que vous n'êtes pas un spécialiste, je comprends que vous avez des intérêts avec

l'industrie, puis ce n'est pas péjoratif, ce que je vous dis, mais ça nous fait réfléchir, moi, en tout cas, ça me fait réfléchir. Est-ce que... puis je pense que vous n'avez pas eu la chance de les écouter ou de lire ce mémoire-là, là, mais, quand on parle de motricité, qu'il y a des jeunes qui sont incapables en termes de motricité, là, hein... On ne parle pas qu'ils ont les cheveux noirs ou blancs ou... on parle de motricité. C'est un argument de poids, là.

Le Président (M. Pinard): On aimerait vous entendre, M. Morneau.

M. Morneau (François): Il faut se rappeler tout simplement que l'étude que nous présentons est basée sur des faits, sur des données statistiques, des données qui sont scientifiques. Il ne faut pas oublier que, oui, bon, j'ai pris à l'occasion, là, des passages de la commission, des témoignages qui ont été apportés, et il ne faut pas oublier que certains étaient plus émotifs que d'autres. Alors, tout ce que je veux vous rappeler, c'est que nos données sont scientifiques, en partant. On ne peut pas enlever les gens qui ont eu des blessures, on ne peut pas minimiser l'impact de ces gens-là, mais ce qu'on vous présente ici, aujourd'hui, c'est que l'âge n'est pas la solution pour apporter... pour améliorer la sécurité sur les conducteurs. Ce que, nous, on préconise, c'est qu'il devrait y avoir une législation faite par le gouvernement du Québec pour permettre aux jeunes de moins de 14 ans même, de 12 ans, de 10 ans, de rouler avec des véhicules d'apprentissage qui pourraient justement améliorer leurs compétences, leurs capacités à rouler, et éventuellement à prévoir des obstacles et à mieux se comporter sur un véhicule lorsqu'ils auront 14, 16, 18 ans.

J'ai personnellement deux jeunes enfants de 10 et 12 ans puis je peux vous confirmer que ma volonté serait que ces jeunes-là apprennent à conduire dans des endroits fermés, comme il est en train de se créer ici, au Québec, ce qu'on appelle des parcs de motos. C'est un endroit fermé, un environnement qui est contrôlé par des techniciens et des spécialistes qui sont qualifiés pour donner cette formation-là. Alors, moi, je suis en cette faveur-là pour justement que c'est mes enfants et les enfants, je crois, qui devraient apprendre à conduire dans un endroit contrôlé, et ensuite peut-être de mieux réagir dans les sentiers.

● (15 h 40) ●

M. Deslières: M. Morneau, vous croyez que dans les faits, là, ça va se passer comme ça, que la réalité des êtres humains, là... et, en passant, vous parlez de raisons plus ou moins émotives que les gens ont données pour donner leur appui à 14 ou à 16 ans, là, mais je peux vous dire que les gens dont je vous fais référence, là, c'était d'une rigueur scientifique et c'était vraiment... il n'y avait rien d'émotif, là, c'est des gens, des spécialistes, puis tout ça, qui avaient un argumentaire rigoureux sur le plan scientifique. Mais votre argument, là, qui nous dit: Ah, bien, même à huit ans, puis à 10 ans, puis à 12 ans, moi, j'ai un peu de difficultés, je vous le dis tout de suite, à souscrire, parce que, connaissant la nature humaine, si on peut conduire dans la vraie vie, la vraie réalité des vraies choses, ce ne sera pas bien long!. Enfin, je vous laisse à... Vous avez le droit à votre point de vue, M. Morneau.

Deuxième élément, vous parlez de sécurité, là, de la formation en matière... la formation, promouvoir la

formation en matière de sécurité... environnement. Un des reproches qu'on fait, que l'ensemble des citoyens et de la population face à cette industrie, face à vous, les manufacturiers et les commerçants, c'est: On nous dit ça en termes de... on est pour la sécurité, on veut faire des campagnes, mais les machines sont toujours plus grosses et toujours plus vites. Ils vont toujours plus vite. Alors, comme élément de la... Oui, puis en termes... en bon français, ils flyent pas mal. Il y a quelque chose de... en tout cas, qui n'est pas clair, là, puis je ne mets pas en doute votre volonté, là, mais il y a des campagnes de sensibilisation, vous souscrivez, vous embarquez, c'est vrai, vous faites de la promotion. Mais, par contre, dans les faits, vous produisez des véhicules qui sont toujours de plus en plus vites et qui forcément mettent la sécurité... Plus on a de vitesse, plus... je vais faire un corollaire en disant: Plus ça va vite, plus c'est dangereux.

Le Président (M. Pinard): Vous parlez des bombes...

M. Deslières: Pardon?

Le Président (M. Pinard): ...au niveau des motocyclettes.

M. Deslières: Pardon?

Le Président (M. Pinard): Les bombes au niveau des motocyclettes.

M. Morneau (François): J'admetts ce que vous venez d'avancer. Ce qu'il faut aussi considérer, c'est que le même phénomène existe dans l'automobile, où c'est toute l'industrie en général à véhicules motorisés, pas seulement les véhicules hors route, c'est l'ensemble de la demande mondiale des utilisateurs, que ce soient automobiles, ou motocyclettes, ou véhicules tout-terrains, qui exige des véhicules de plus en plus rapides ou... Mais ils sont tout de même mieux conçus, mieux adaptés à ces conditions. Ils sont testés pendant plusieurs années avant d'être mis sur le marché pour les clients, que ce soit dans l'automobile, la motoneige ou les véhicules tout-terrains. Il faut comprendre qu'on n'offre pas seulement des bolides ou des unités qui... des modèles qui sont les plus rapides, mais nous offrons aussi des véhicules de débutants, nous offrons des véhicules intermédiaires, nous offrons une gamme qui est complète.

Alors, oui, il y a des véhicules qui sont plus rapides que d'autres, mais, oui aussi, nous avons des véhicules qui sont offerts aux débutants et à certains qui sont intermédiaires.

M. Deslières: Mais...

Le Président (M. Pinard): M. le député, dernière question pour vous.

M. Deslières: Alors, je vais quitter cet aspect-là. Je vais revenir sur un autre aspect, concernant l'environnement et les systèmes d'échappement de rechange. Il y avait eu un échange, là. Moi, je suis consterné de voir qu'au Québec, sur le plan environnemental, on a des avancées extraordinaires, et ce sont une de nos forces, là, les TE,

par rapport à d'autres parties du Canada, et qu'on doit être assujettis, nous autres, à des normes canadiennes, c'est-à-dire que le Québec ne peut même pas changer ses mufflers sans avoir la permission du Canada. Ça me dépasse totalement. Pauvre Québec, pauvre fédération! Il y a quelque chose qui... Ça va prendre des années, là, ça va prendre des années, là. On pourrait, si on avait cette juridiction-là pleine et entière, d'ici le mois de mai puis le mois de juin, on serait tout à fait en force, ça prendrait deux, trois mois dans le processus législatif, on pourrait s'exécuter. Moi, quand...

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

M. Lelièvre: Oui. Merci, M. le Président.

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

M. Lelièvre: Bien, bonjour. Je voudrais savoir une chose. Vous parliez tout à l'heure des véhicules pour jeunes enfants, là, même huit ans, 10 ans, 12 ans. Les poids de ces véhicules-là, est-ce que vous pouvez nous en parler un peu puis dire... Parce qu'hier on a eu les exemples d'accidents, que les enfants n'ont pas été en mesure de relever la machine qui s'était renversée sur eux. Alors, j'aimerais ça vous entendre là-dessus, sur les poids, parce que, si vous me dites qu'un enfant de huit ans est capable de lever une machine ou se dégager d'en dessous d'une machine, ou de 10 ans, ou de 12 ans, j'aimerais connaître le type de machine. Ce n'est pas une question piège, c'est une question d'information, là, pour bien comprendre. Si on s'en va dans un parc, là, ou dans un encadrement pour apprendre à faire de la moto... J'ai une moto personnellement, j'en ai eu plusieurs, et je ne sais pas si je vais la garder, avec les hausses de tarifs de la Société d'assurance automobile... Mais, pour revenir aux VTT, j'aimerais ça vous entendre là-dessus.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Morneau, est-ce que les machines...

M. Morneau (François): Je ne peux pas répondre directement à votre question, à savoir quel est le poids d'un véhicule pour débutant. Mais je peux vous dire qu'un véhicule de 600 lb, même pour un adulte, c'est quand même difficile à relever, un véhicule...

Le Président (M. Pinard): Oui, monsieur!

M. Morneau (François): ...lorsqu'on est coincé sur le véhicule. Alors, ce n'est pas la question de poids comme telle, je pense, qu'il faut considérer, c'est que, dans le cas... pour les débutants, on parle d'environnement contrôlé, de parcs de véhicules pour l'apprentissage. Ce qui est important de retenir, ce qu'on encourage, nous, c'est qu'il y ait des personnes qualifiées qui sont en place qui vont suivre de près quasiment, pratiquement pas à pas les débutants et les former en bonne et due forme. Et c'est ça qui est le plus important, qu'ils puissent apprendre à contrôler, à manier le véhicule sur des obstacles et dans des sentiers ou un semblant de sentier dans le parc. C'est ça qui est important pour nous. Et il faut aussi comprendre

que le manuel du propriétaire, qui vient gratuitement avec le véhicule, il y a des directives qui sont claires: comment manier le véhicule, des directives de sécurité, pour justement encadrer l'utilisation de ces véhicules-là. Dans tous les cas, on exige que le parent exerce une surveillance constante sur le véhicule.

Puis, parce que vous apportez ce point-là, M. le Président... et je me permettrais d'ajouter un point qui me semble très important pour l'avenir peut-être des véhicules hors route au Québec, c'est que tous les membres du CVTT, les membres fabricants... les fabricants membres du CVTT, du CIMC, ils ont un point d'honneur à s'assurer de la sécurité de véhicules et qu'ils sont conformes en tous points aux normes canadiennes, et québécoises, et nord-américaines. Ce qui n'est pas nécessairement le cas des nouveaux véhicules qu'on voit venir présentement d'autres fabricants qui sont axés principalement sur des véhicules, des petits véhicules justement pour la formation des jeunes. Ces véhicules-là sont pratiquement des copies conformes des véhicules qui existent déjà sur le marché par les compagnies qui sont membres du CVTT ou du CIMC. Et je peux vous confirmer qu'en copiant nos véhicules ils ne font pas des tests, ils n'investissent pas nécessairement en recherche et développement comme, nous, on peut le faire, comme l'industrie qui vous parle aujourd'hui, on peut le faire. Et ça peut occasionner des problèmes peut-être de pièces qui vont s'user prématurément et augmenter le taux d'accidents, à ce moment-ci. Et c'est pour ça qu'il est très important, je crois, de regarder plus précisément qu'est-ce qui se passe justement avec ces nouvelles compagnies qui s'introduisent dans le marché.

Le Président (M. Pinard): Merci. Est-ce que M. le député de Beauce-Nord... avez-vous une question?

M. Grondin: Oui, j'ai une petite question.

Le Président (M. Pinard): Allez.

M. Grondin: Parce que je n'ai pas eu de réponse à ma question. Merci, M. le Président. Moi, je voudrais savoir, là, quand vous dites CVTT, VTT, y a-tu une différence?

M. Morneau (François): CVTT, c'est le conseil qui représente l'industrie des fabricants de véhicules tout-terrains.

M. Grondin: Alors, quelle différence qu'il y a? Comment appelez-vous les VTT à deux places? A une place?

M. Morneau (François): Juste pour vous rappeler ce que j'ai mentionné au départ, c'est que, pour nous, le quad ou le VTT, à l'époque, au milieu des années quatre-vingt, il y avait une désignation qu'un VTT devrait être maximum de 600 lb, devrait être monoplace, enfourchable et muni d'un guidon. C'était la désignation d'un véhicule tout-terrain, pour nous, ou d'un quad, comme on l'appelle aujourd'hui. Pour notre part, chez Yamaha, pour vous donner un exemple, on a apporté un véhicule qui est un peu... à porter un passager. On l'appelle véhicule côte à côte et non pas un quad ou un véhicule tout-terrain.

M. Grondin: Les passagers sont assis un à côté de l'autre.

M. Morneau (François): C'est ça.

M. Grondin: Est-ce que ces véhicules-là ont le droit de circuler dans les pistes de VTT ou bien... Est-ce qu'ils ont le droit d'aller sur le chemin public?

M. Morneau (François): Ce n'est pas de notre juridiction de dire s'ils sont légaux ou pas sur les sentiers ou sur les voies publiques, ça appartient aux fédérations et au gouvernement, à ceux qui gèrent les sentiers, et les véhicules, et les voies publiques, de déterminer si ces véhicules sont aptes à rouler.

M. Grondin: Une autre petite... Nous, on appelle ça, par chez nous, les toasteurs, je ne sais pas si ça vous dit quelque chose? Des petits quatre-roues de compétition, là, qui font de la boucane avec ça, là. Ça va 200 km/h, là, c'est...

Le Président (M. Pinard): Des toasteurs! Voulez-vous m'expliquer? Excusez-moi, je ne suis pas dans le monde de... seulement je suis du... je ne suis pas dans le monde de construction de quads.

M. Grondin: Les jeunes appellent ça des toasteurs, là, mais je ne sais pas le vrai nom.

Le Président (M. Pinard): C'est quoi, ça, un toasteur?

M. Grondin: Il fait de la boucane, là. C'est-u des... Ce n'est pas des véhicules que normalement... je ne sais pas, les gens des VTT pourraient me le dire, mais ça ne doit pas être des véhicules qui normalement doivent être habilités à aller dans les circuits de VTT, parce que c'est des véhicules qui vont vite, énormément.

• (15 h 50) •

M. Morneau (François): Bien, écoutez, c'est la première fois que j'entends parler de terme toasteur, sincèrement.

M. Grondin: Oui, mais il doit y avoir un autre terme, là.

Le Président (M. Pinard): Sur les deux côtés.

M. Morneau (François): Je le retrouve habituellement dans ma cuisine, mais...

Le Président (M. Pinard): Toasté sur les deux bords.

M. Grondin: C'est parce que, moi, je me tiens avec des jeunes. Alors, j'emploie les termes des jeunes.

Le Président (M. Pinard): Alors, comme vous pouvez voir, M. Morneau, ici, on fait de tout, hein, de la cuisine en montant. Alors, je vous remercie beaucoup d'avoir participé à cet échange cet après-midi avec les membres de la commission. Et sûrement que vos propos sauront enrichir la discussion et la réflexion des membres avant de procéder à la législation. Merci beaucoup.

Et j'inviterais immédiatement l'Ordre des orthophonistes et des audiologistes du Québec de bien vouloir se présenter, s'il vous plaît.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît. M. le député de Beauce-Nord. Alors, permettez, chers membres de la commission, que je vous présente l'Ordre des orthophonistes et des audiologistes du Québec qui, cet après-midi, sera représenté par M. Louis Beaulieu, président et directeur général — M. Beaulieu, bonjour — par M. Michel Picard, audiologiste et professeur titulaire à l'École d'orthophonie et d'audiologie de l'Université de Montréal — bonjour — et par Mme France Lacombe, audiologiste et conseillère professionnelle à l'ordre.

Ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec (OOAQ)

Mme Lacombe (France): Bonjour.

Le Président (M. Pinard): Bonjour, madame. Alors, les règles sont fort simples. Nous vous écoutons religieusement — et le terme n'est pas assez fort — pour les 15 prochaines minutes. Et par la suite nous aurons un échange de 30 minutes. Mais avant toute chose avons-nous le mémoire?

M. Beaulieu (Louis): Nous avons ici les copies.

Le Président (M. Pinard): Alors, si vous voulez tout simplement les remettre à notre secrétaire de commission, qui se fera un plaisir de faire la distribution pendant que nous vous écouterons. Alors, M. le président, nous sommes à vous.

M. Beaulieu (Louis): Alors, merci, M. le Président. Bonjour, Mme la ministre. Bonjour, MM. les députés. C'est avec grand plaisir que nous sommes ici, cet après-midi, pour vous présenter les recommandations que nous avons élaborées. Nous regrettons de ne pas avoir pu vous faire parvenir notre mémoire avant, mais les délais ont été très courts à partir du moment où on a su qu'on pouvait venir en commission. Mais vous aurez certainement le temps de les regarder.

L'Ordre des orthophonistes et audiologies du Québec est un organisme qui a pour mission d'assurer la protection du public et qui se prononce aussi sur des questions d'intérêt public. La question de la santé, de l'environnement mais aussi de l'économie sont des questions d'intérêt public.

Dans notre domaine de juridiction, nous allons vous parler cet après-midi surtout du bruit, des effets du bruit sur la santé des être humains. Les recherches nous indiquent qu'il y a de plus en plus d'effets liés au bruit sur la santé, des effets qui touchent autant... qui peuvent amener des problèmes cardiaques, des problèmes d'hypertension, des problèmes de perturbation du sommeil, des difficultés d'apprentissage chez les enfants, qui peuvent être sources de stress, qui perturbent le sommeil, la concentration et qui peuvent aussi, chez certains individus, provoquer un sentiment d'inquiétude et d'anxiété.

Alors, la présentation que nous allons vous faire est en trois temps. Je vais bientôt terminer l'introduction.

Après, le Pr Picard, que je remercie d'avoir participé à l'élaboration de ce mémoire avec sa collègue, Mme Chantal Larocque, qui est professeure agrégée à l'Université d'Ottawa, qui malheureusement ne pouvait être avec nous cet après-midi, il vous fera une partie de présentation où on vous parlera de recommandations en lien avec l'émission des sons, la façon dont aussi les sons sont perçus par les individus. Par la suite, Mme Lacombe vous parlera du resserrement des règles, et je terminerai en vous parlant des éléments de sensibilisation, d'éducation, et peut-être des commentaires sur la représentation.

Au mois de juin dernier, nous avons eu le privilège de faire une présentation dans le cadre des audiences publiques que la ministre avait entreprises, et plusieurs des recommandations que nous faisons aujourd'hui vont dans le même sens, et par contre on a élaboré un peu plus. Et je vous inviterais vraiment à prendre connaissance du mémoire. Nous ne vous ferons pas, cet après-midi, une présentation technique. Il y a beaucoup d'éléments techniques, scientifiques à l'intérieur de ce mémoire-là. Donc, on fait le choix de vous présenter ça d'une façon un peu différente, de ne pas rentrer dans les questions de niveaux de décibels et de pondération, et tout ça. On en parlera bien un peu.

Alors, j'ai entendu tantôt plusieurs députés se préoccuper des effets sur la santé, des problèmes liés au bruit, et surtout aux traumatismes. Les traumatismes paraissent, hein, quand on a un enfant à qui il manque un bras ou un enfant qui a une cicatrice dans le visage parce qu'il a eu un accident; c'est très évident. Par contre, quand on va parler du bruit, ces choses-là sont souvent non visibles, mais le dommage est là quand même, le dommage s'accumule et le dommage est souvent insidieux. Ça ne paraît pas, hein? Il n'y a personne ici qui a touché à un bruit jusqu'à maintenant. Mais il y a des effets qui sont très importants, et le Pr Picard va vous parler de moyens de contrôler le bruit à la source.

L'industrie nous a aussi... Vous aviez plusieurs questions aussi en lien avec l'industrie. On a des indications qu'on peut faire beaucoup mieux qu'on fait dans le contrôle du bruit à la source, et c'est le meilleur moyen de contrôler le bruit. Alors, Pr Picard, je vais vous laisser...

M. Picard (Michel): Je vous remercie. Je vais peut-être devoir, lorsque j'aurai des interventions, demander des répétitions, parce que je réalise qu'ici j'aurai définitivement un petit problème d'audition.

Mais, si on parlait au premier chapitre des émissions, nous revenons dans ce deuxième temps avec des indications, comme recommandations, très importantes au niveau des émissions sonores, ce que les équipements peuvent générer, un programme et une recommandation générale de réduction des émissions. On est très spécifiques là-dessus. Ce que l'on vous dit, ce que l'on voudrait vous redire aujourd'hui, c'est que ça se fait. La technologie, elle est disponible. Je ne parle pas de futur, je parle de passé; elle se fait. Les Américains, en 2003, ont demandé que l'on nettoie ces véhicules-là, et on s'est soumis, on l'a fait. Alors, vous verrez dans les appendices des données très spécifiques pour dire que, dans le parc Yellowstone, aux États-Unis, vous avez non pas des machines vertes — je pense qu'on serait dans la prétention — mais vous avez des machines qui sont intéressantes ou enfin qui sont dans une première génération d'équipements acceptables au

niveau des émissions, les gaz, et au niveau également des niveaux sonores.

Si on parle plus spécifiquement des niveaux sonores, vous savez que nous avons une indication générale canadienne de Transports Canada comme quoi nous devrions être à 78 dBA, distance de 50 pi, pour une machine qui est calée au fond, qui est en accélération maximale. Il y a des conditions très précises pour ça, c'est le protocole J192, dont vous avez peut-être entendu parler, protocole principal.

Le 78 dBA a été retracé, au Québec, à 82. Par une subtilité que vous devez peut-être savoir comme élus, ou que vous devriez savoir comme élus, mais il y a un 4 dB qui a été abandonné comme ça. Et vous devez en même temps savoir que présentement, aux États-Unis, circulent dans le parc Yellowstone des équipements qui doivent être à 73 dB ou moins. Et nous avons, là-dedans, des machines à 70 dB. D'accord?

Les décibels, vous allez vous dire: Mais, merde, c'est quoi, la différence, 1 puis 2 dB? Ça vaut combien, le décibel? Je vous dirai qu'il y a des décibels qui valent des millions, quand on parle de pollution urbaine et d'autres problèmes de cette nature-là. Physiquement, si on augmente ou qu'on réduit de 3 dB, on multiplie ou on divise par deux. Donc, 10 dB, c'est minimalement huit à 10 fois plus fort physiquement. C'est des quantités astronomiques. Et, quand on doit aménager pour ces quantités-là, les coûts sont généralement astronomiques, d'où l'importance de gérer à la source.

Alors, quand on parle d'un pas de 82 à 73, on parle de 9 dB, c'est une quantité phénoménale. Et je vous dirai, nous avons présenté, en juin passé, un tableau où on donnait des facteurs d'éloignement selon les émissions à la source. Mettez 9 dB dans ce tableau-là, vous allez arriver à des chiffres qui sont impressionnants, d'accord?, carrément, absolument impressionnants. Alors, on doit s'ajuster en conséquence.

● (16 heures) ●

Alors, dans ce sens-là, il y a la recommandation générale qui est très importante, mais, je vous dirai... je pense qu'on a aussi l'humilité de vous dire: Nous voulons être doublés par d'autres scientifiques indépendants, nous voulons les gens du Conseil national de la recherche derrière nous pour valider précisément le tableau qu'on vous a laissé en juin passé. Pourquoi? Parce que nous avons les experts mondiaux, nous les avons chez nous, messieurs dames, chez nous: M. Daigle, à Ottawa, qui a étudié précisément la propagation sonore sur la neige, et M. Bradley, qui est un de nos experts planétaires en acoustique des salles et qui a travaillé spécifiquement sur l'atténuation qu'on peut avoir des fenêtres dans les maisons. Alors, si on parle de niveaux qu'on doit respecter pour permettre la communication verbale dans les maisons, dans les chambres à coucher, alors, à ce moment-là, il faut savoir ce que ça fait, une maison, et il faut savoir c'est quoi, la propagation. Et aussi, dans l'équation, on a qu'est-ce qui se passe avec l'émetteur. Ça, c'est un point important.

On a aussi des éléments très importants à l'émission, parce que toute la normalisation internationale nous dit: Mais on n'a pas juste l'émetteur dans la problématique du bruit, on a aussi l'auditeur. Pas d'auditeur, il n'y a pas de problème, on peut faire ce qu'on veut. Mais il y a des auditeurs et il y a des conséquences pour les

auditeurs. Et la normalisation nous envoie dans des directions très particulières, de préciser ce que le récepteur, ce que l'auditeur va recevoir en termes de niveau et en termes de fréquence des événements intermittents. Parce que les particularités des VHR et de ces signaux-là, c'est que ce n'est pas un bruit continu, il est morcelé, ce sont des événements ponctuels qui se multiplient selon la fréquence d'achalandage. Alors, un passage par nuit, ça n'a pas la même conséquence que 70 passages à l'heure, d'accord?, surtout la nuit, quand on dort. Alors, l'émission est extrêmement importante, de ce point de vue, et les proportions de temps qui sont occupées dans une période de temps donnée par ces événements-là sont des éléments importants.

Nous avons de la normalisation pour nous orienter. Il y a des directions OMS et il y a aussi des indications au niveau de maintien de la capacité de reconnaissance de la parole qui nous sont données à ce chapitre-là; on doit donc les appliquer, des éléments OMS, des éléments, malheureusement... ou enfin, si on parle en clair, américains, concernant les ambiances acoustiques où la reconnaissance de la parole est facilitée. Et là-dessus je vous rappellerai que M. Bradley est un expert de la question. D'accord? J'ai travaillé en comité ANSI avec lui pour ces raisons-là, et on est devant un expert. J'arrêteraï peut-être sur le volet émission-émission pour l'instant, là.

M. Beaulieu (Louis): Je vous dirai qu'une des choses qu'on devra faire bien sûr, c'est de s'assurer de développer des normes réglementaires auxquelles on peut associer l'industrie. Mais l'industrie ne doit pas être celle qui définit les règles. Les règles doivent être définies, par exemple, par le Bureau de normalisation du Québec. On a un bureau qui peut s'occuper de ça, on a des gens qui peuvent faire ça, on a des scientifiques. Je vais demander à Mme Lacombe de vous parler concrètement de comment pourrait-on mieux resserrer les règles.

Mme Lacombe (France): Bonjour. Alors, concernant le resserrement des règles, évidemment nous invitons les représentants de l'industrie à faire preuve d'initiative pour proposer des véhicules hors route de haute technologie, dans le but évidemment d'assurer une réduction des émissions à la source, dans une réelle perspective de développement durable, de respect de l'environnement, le tout reposant sur des niveaux permisibles d'émission et des méthodes de vérification proposées par un comité national de normalisation.

On suggère aussi, au chapitre de nos recommandations, de développer une certification dite de technologie de pointe qui contribuerait au développement durable.

On a pensé à prévoir une immatriculation distincte pour ces véhicules et prévoir que ces seuls véhicules pourraient circuler sur des sentiers qui seraient, eux, considérés comme sensibles au maintien de la santé et du bien-être des populations, sentiers qui seraient désignés à même les municipalités et les MRC. Les sentiers sensibles, comment seraient-ils établis? Évidemment, on pense toujours à l'effet de la distance, est-ce qu'il y a des résidences à proximité, quelle est la distance entre les sentiers et les résidences, quelles sont les heures de passage et quels sont les risques d'accident.

L'établissement des sentiers sensibles se ferait dans les localités ou dans les zones où évidemment les

véhicules hors route passeraient à proximité des résidences, des écoles, des centres de santé, des centres de la petite enfance, des garderies, centres communautaires, de manière à assurer le maintien de la santé et du bien-être des populations. Ajoutez à cela de limiter au strict minimum l'accès aux zones résidentielles, de manière à diminuer les risques d'accident et de nuisance pour la population, en établissant notamment des autoroutes — ça existe déjà — ou un réseau principal de voies de transport éloigné des zones résidentielles et des routes secondaires ou encore voies d'accès secondaires qui vont permettre aux usagers d'entrer dans les villages ou les centres urbains pour aller se ravitailler — bon, on parle, à l'essence, la nourriture, l'hébergement — au besoin, en limitant, au niveau des voies d'accès secondaires, les heures d'accès.

Dans un deuxième temps, nous recommandons également de s'assurer que les propriétaires de véhicules hors route aient à produire un certificat d'inspection mécanique attestant de la conformité des véhicules toujours aux normes initiales de fabrication et aux normes environnementales, à des intervalles réguliers. Nous proposons trois ans. Et on demande aussi à ce que soit précisée l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement de véhicules hors route en vue de diminuer le bruit à l'émission en établissant des règles très claires, notamment en ayant une tolérance zéro relativement aux transgressions qui pourraient se produire en ce domaine.

On demande aussi, on souhaite aussi que des mesures de contrôle soient similaires pour resserrer l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement pour les véhicules routiers, notamment les automobiles et tout particulièrement les motocyclettes — d'ailleurs, il va y avoir un comité qui va se pencher là-dessus — et on pourrait aussi faire la même chose avec les bateaux de plaisance et interpellier les instances fédérales. Je vous remercie.

M. Beaulieu (Louis): Je conclurai, M. le Président, parce que j'imagine que notre temps est sur le point de s'écouler, en disant qu'il est important que le gouvernement du Québec s'assure d'avoir des règles et des normes sur un plan national, si on ne veut pas arriver à trop d'incongruités entre les régions et les municipalités, pour ne pas que tout à coup on ait un niveau de tolérance de tant de décibels ou tant de distance et que, dans la municipalité à côté, ça change, et que là on soit pris avec des difficultés de cohérence. Ça nous prend un cadre général dans lequel les municipalités vont pouvoir fonctionner.

Si je résume, pour nous, ce qui est essentiel, c'est de diminuer le bruit à la source. Plusieurs façons de le faire, d'abord par les machines. La technologie peut le faire, l'industrie doit aller en tête de file. Je pense qu'on a des gens très productifs, on a des entrepreneurs au Québec, on doit se démarquer sur cet aspect-là, et l'industrie doit se commettre. Ça peut faire une grande différence.

On doit aussi réduire le niveau de bruit dans l'environnement. On vous a parlé de différents moyens très concrets: véhicules de technologies de pointe; sentiers sensibles; éviter systématiquement de faire passer tout le trafic là où il y a des résidences; certification aux trois ans, hein? Ça évitera des machines qui fonctionnent mal, et qui peuvent se dérégler, et peut-être causer des accidents, frapper des gens ou se retourner contre la personne qui le conduit. Diminuer le bruit, hein? Si on entretient bien

notre machinerie, elle fait moins de bruit. Et je vous dirais qu'il est aussi très important de faire de l'éducation. Sensibilisation grand public, mais éducation chez nos jeunes. C'est essentiel. J'entendais tantôt l'idée de faire conduire des jeunes de 14 ans. Je vous dirai que je ne suis vraiment pas en faveur d'une telle mesure, je ne crois pas que c'est nécessaire. Ils sont jeunes, je ne suis pas sûr qu'ils ont le jugement pour conduire ces machines-là. Et éduquons nos jeunes, éduquons nos jeunes au bruit. On a fait une expérience l'année dernière, une journée sans bruit, dans deux écoles au Québec, qu'on va reproduire cette année. Vous seriez fascinés de voir comment nos jeunes sont intéressés par la question du bruit.

Et le Québec est une société où il fait bon vivre, on a des atouts touristiques importants tant au plan local qu'au plan international. Faisons de notre pays, faisons de notre province, selon vos allégeances, un endroit qui sera recherché et qui sera souligné comme étant avant-gardiste en termes d'environnement, notamment par son contrôle des éléments qui atteignent l'environnement, et le bruit tout en particulier. Je vous remercie de votre attention.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, merci beaucoup, M. Beaulieu. C'est doux à mes oreilles de vous entendre cet après-midi, parce que, vous savez, vous ne comparez pas seulement devant la commission des transports, mais nous sommes tous membres également de la commission de l'environnement. Et de plus en plus le transport et l'environnement doivent fusionner, et c'est nous qui avons travaillé sur le projet de loi sur le développement durable, et la sonorité fait partie intégrante de nos travaux. Alors, sans plus tarder, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, bonjour, Mme Lacombe, M. Picard, M. Beaulieu. Bonjour et bienvenue à la commission parlementaire. Merci d'être là pour nous faire part de vos commentaires, qui sont toujours très pertinents. Je dis toujours: On l'a eu tard. Je n'ai pas eu le temps, là, de tout lire, là, mais soyez assurés, là, que je vais prendre connaissance de l'excellent document que vous nous avez déposé.

Je vais y aller d'entrée de jeu avec... Vous avez parlé — c'est le Dr Picard — du parc Yellowstone, et je vois dans l'annexe II qu'ils ont interdit la circulation, dans le parc, des engins ou des véhicules qui ne respectaient pas 73 dB. Alors, 73 dB, c'est exactement les normes que nos manufacturiers doivent respecter actuellement. La norme, là, la SAEJ-1161, c'est exactement ça, 73 dB.

● (16 h 10) ●

M. Picard (Michel): Je me permettrai peut-être de vous corriger immédiatement...

Mme Boulet: Oui. Je n'avais pas fini.

M. Picard (Michel): ...on parle du protocole J-192. Je m'excuse, il y a du technique, il y a des conditions différentes pour tester les motoneiges.

Mme Boulet: Non, mais, moi, je veux comprendre. O.K.? Parce que le J-192, c'est 78 dB. Alors, eux ont pris le 192, puis ils l'ont passé de 78 à 73, puis ils ont dit: Pour circuler chez nous, ça prend 73 dB.

M. Picard (Michel): Voilà.

Mme Boulet: Alors, comme on pourrait dire, au Québec, pour circuler sur nos sentiers, ça prend un engin qui répond au critère de 73 dB.

M. Picard (Michel): Voilà, madame. La technologie est disponible, il s'agit simplement, demain matin, de changer le Règlement sur la motoneige. 82 moins neuf égale 73, conformément au protocole J-192, qui est défini au Règlement sur la motoneige.

Mme Boulet: Mais la SAE-1161, qui est de 73 dB, c'est quoi, ça, monsieur?

M. Picard (Michel): C'est une autre condition de mesure. C'est à 15 milles à l'heure, à 50 pi toujours, alors dans une autre condition de mesure.

Mme Boulet: D'accord.

M. Picard (Michel): Alors, on a plusieurs...

Une voix: ...le maximum que tu peux faire...

M. Picard (Michel): Oui, c'est ça. Alors, le J-192, c'est l'accélération maximale. Et l'autre condition, c'est 15 milles à l'heure.

Mme Boulet: O.K. J'ai une autre question, docteur. Si on pense que c'est réaliste ou que c'est pensable de faire ça, deux choses. Un, Est-ce qu'on ne risque pas... Parce que c'est un marché international, alors les engins qui viennent chez nous, les touristes viennent du reste du Canada, viennent d'Europe, ils viennent des États-Unis. Un, est-ce qu'on ne risque pas de fermer la porte à nos touristes parce que leurs engins... Je pose une question, là. Et, deux, comment fait-on pour vérifier que les engins qui circulent sur nos sentiers respectent cette norme-là? Parce que ça prend un sonomètre, et là on nous a dit que c'était très complexe à appliquer puis que les gens, nos bénévoles, nos agents de surveillance, légalement, n'ont pas la permission d'utiliser ça, ça prend des policiers. Parce que c'est beau, mettre des règles, si on n'est pas capables de les mettre en application, c'est autre chose.

M. Picard (Michel): Je donnerais deux commentaires là-dessus. Dans un premier temps, une façon de fermer un petit peu la boucle au départ, c'est de garantir que le fabricant sort sa machine de l'usine au bon niveau. Ensuite, on peut avoir le volet d'une vérification mécanique, là. Et les Américains ont simplement proposé, face à ce problème-là, de définir des conditions d'essai pour des motoneiges dans des cas douteux. Alors, on exige au départ, pour se pointer sur un territoire, d'avoir la certification. Alors, vous êtes conforme, vous êtes non conforme, on va vous laisser aller. S'il devait y avoir un doute ou que vous demandez une exception parce que... on a des conditions d'essai dynamométriques spécifiées, et tout ça, c'est connu, c'est défini. Alors, on pourrait avoir les mêmes choses au Québec.

Mme Boulet: O.K. Est-ce que l'industrie actuellement... Est-ce que l'industrie, elle fabrique des engins qui répondent à ces normes-là, docteur?

M. Picard (Michel): En 2003, Yellowstone a autorisé 12 types de motoneiges à circuler dans le parc. La liste de 2006, que vous avez, en identifie 24. Là-dessus, il y a six machines d'un fabricant québécois, qui est BRP.

Mme Boulet: O.K.

M. Picard (Michel): Donc, on a ces machines-là chez nous. On les produit pour le marché américain, on ne les a pas de série au Québec.

Une voix: ...

M. Picard (Michel): Bien, monsieur, c'est ça.

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

Mme Boulet: On va avoir Bombardier, après, qui vont venir nous parler. Une autre question. En lien avec le niveau sonore et le point récepteur, vous parlez, là, de développer des normes nationales qui stipulent que le bruit des véhicules hors route s'infiltrant dans les résidences ne doit pas excéder 30, ou 35 dBA, ou 45. Est-ce qu'il y a un endroit dans le monde où on applique des normes aussi sévères que celles-là?

M. Picard (Michel): Les normes du 35 pour la reconnaissance, on se trouve à les appliquer très souvent dans les réglementations municipales. On ne vous a pas parlé de réglementation municipale, parce qu'au Québec on a un répertoire de la chose, et c'est une mosaïque, madame. Mais, quand on parle de niveau à l'extérieur des bâtiments, on va souvent parler de valeurs de 50 à 60 — je dis «souvent», là, avec beaucoup de réserve. Et, si on projette ou qu'on retient le fait d'une atténuation de fenêtre, dans un bâtiment traditionnel résidentiel, ça devrait donner la valeur de l'ordre du 35 dB à l'intérieur. Alors, oui, on applique... c'est applicable. C'est-à-dire, dans les recommandations générales de bruit communautaire dans les milieux résidentiels, on a souvent une balise de 50 à 60, avec OMS, qui donne le 55, et ça, c'est appliqué dans différentes législations. C'est aussi appliqué par la porte d'en arrière pour des lieux de communication verbale spécifiquement identifiés, notamment les écoles, avec la norme ANSI-1260 de 2002 — c'est la norme à laquelle M. Bradley a travaillé, et moi-même — pour dire: Bien, pour les fins de reconnaissance de la parole dans des salles comme ici, là, vous devriez être à 35. Arrangez-vous pour avoir le 35 avec votre ventilation, avec votre autoroute dehors, mais ça prend 35 en dedans. Au besoin, faites un bunker. Bien ça, on a ça en place depuis 2002, et les gens vivent avec ça présentement.

M. Beaulieu (Louis): Je me permettrais peut-être d'ajouter également qu'on peut s'inspirer de ce qui se fait dans d'autres pays, notamment la France et l'Australie. Ils ont beaucoup réfléchi sur ces questions-là, probablement parce qu'ils vivent — en tout cas en France — un peu plus tassés les uns sur les autres. Ils sont beaucoup plus avancés que nous sur ces questions-là. On comprendra que la question de gérer le bruit dans l'environnement n'est pas la seule responsabilité du transport, mais il y a beaucoup de bruit qui est généré par le transport. Et, vous le savez, ça a beaucoup augmenté dans les 30, 40 dernières années,

le volume de véhicules, et on doit prendre des précautions particulières dans les endroits où les gens vont, entre autres, chercher du calme. Je comprends qu'il y a des impacts économiques reliés, là, à toute la question de la survie, des fois, de certaines communautés, mais il faut arrêter, je pense, de voir le bruit comme étant un problème et l'intégrer à l'intérieur de la solution. Je pense que c'est votre intention, c'est votre désir, c'est ce qu'on sent. Il y a une bonne intention, on est convaincus que vous pouvez aller un petit peu plus loin. Et voilà.

Mme Boulet: On y pense.

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

Mme Boulet: J'ai une autre question. À l'annexe VII, ça parle d'une annonce qui avait été faite par le directeur national de la santé publique — je comprends que ce n'est pas vous, là — qui a été mandaté... On lui a confié un mandat, à l'Institut national de santé publique du Québec, pour qu'il produise au ministère de la Santé et des Services sociaux une étude de pertinence sur le développement d'une politique publique de lutte au bruit. Est-ce que vous savez si ça a été déposé? Est-ce qu'on peut avoir ça, cette...

M. Beaulieu (Louis): Ce qu'on en sait, c'est qu'ils y travaillent encore. On a entendu dire qu'il pourrait y avoir un dépôt au courant de l'automne. Ils pourront vous répondre plus précisément. Comme vous dites, on a référé à cela parce qu'il y a matière à s'inspirer. Mais on est convaincus, puis je le crois, qu'on a apporté certaines propositions dans notre mémoire qui peuvent être mises en place même avant que cette information-là soit donnée, quitte, plus tard, à faire des ajustements. Ça dépendra un peu à quelle vitesse vous voulez procéder.

Mme Boulet: Et j'aurais une dernière question. Après, si mon collègue en a... Les normes que vous souhaitez voir mises en place, c'est souvent des normes qui ont été établies par l'OMS, si je ne me trompe pas. Est-ce que ce sont des normes, je vais dire, réalistes? Puis je ne veux pas vous offenser du tout, là, est-ce qu'elles sont réalistes et applicables dans notre quotidien québécois, en sachant que la tondeuse, le frigidaire, tous ces engins-là font du bruit de façon plus importante que ce que recommande l'OMS? Est-ce que c'est quelque chose qui est applicable? Je ne sais pas si... Puis je ne veux pas choquer personne, là, je veux...

M. Beaulieu (Louis): Non, non, mais...

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

M. Beaulieu (Louis): ...écoutez, je vous dirai qu'il y a des efforts à faire, on l'a dit tantôt, pour diminuer le bruit à la source. Alors, il faut que la tondeuse éventuellement fasse moins de bruit. Le gouvernement a à notre avis la responsabilité de donner clairement la direction, parce que, si on attend que tout le monde s'autodiscipline, ça va être un peu long. Parce qu'effectivement ça coûte un certain montant en recherche et développement, mais il y a déjà beaucoup de choses qui existent. Alors, je pense qu'il faut mettre le standard, et peut-être que même ce

standard-là peut avoir des impacts très intéressants pour notre économie. Parce que, si on produit des choses moins bruyantes, vous pouvez être sûrs que les autres ailleurs vont être intéressés à les acheter. Il n'y a personne qui, je pense, aime le bruit de la tondeuse pour le bruit de la tondeuse. En tout cas, je n'ai jamais vu personne s'installer sur sa chaise longue puis partir sa tondeuse. Excusez, je fais une farce!

Mais, bon, tout ça pour dire que les règles de l'OMS sont exigeantes, il y a des principes de prévention et de précaution. Il faut chercher à y tendre le plus rapidement possible, alors toute proposition qui va faire mieux que ce qu'on fait actuellement est déjà un pas dans la bonne direction, hein? Encore faut-il que ça fasse une différence. On vous a proposé des choses particulières, sentiers sensibles, voies sensibles, véhicules de technologie de pointe. On vous a proposé des inspections aux trois ans. Déjà, si on réussit à faire des choses comme ça puis qu'on réussit à les mettre dans la réglementation, bien on va avoir fait un pas. On a cherché à vous amener aussi des propositions aujourd'hui qui étaient applicables. Qui vont demander de la discipline, qui vont demander des efforts, on en est conscients, mais, si on veut garder la qualité de ce qu'on a... Est-ce qu'on veut faire du Québec un endroit où il fait bon vivre puis où on protège la santé de nos gens? Bien, on a un effort à faire de ce côté-là.

Le Président (M. Pinard): M. le député de LaFontaine, s'il vous plaît.

• (16 h 20) •

M. Tomassi: Merci beaucoup. Bienvenue. Et présentation bien intéressante. J'avais votre petit pamphlet, ici, vous préconisez, pour les motoneiges, 73 dB et moins. C'est ça que vous me dites? Dans votre document, le point 7, vous marquez: «Dans une garderie sur cinq, le niveau de bruit excède les normes établies par la CSST, fixées à 90 dBA par période de huit heures. Il faudrait viser idéalement un maximum de 75 dBA.» Alors, nécessairement, là, 75, c'est plus haut que le chose. Puis je comprends un peu la problématique, hein, parce que, veux veux pas, votre exposition à la motoneige, c'est: niveau de bruit, 100 dB. Pour une exposition, là, c'est... risque pour l'audition, c'est 15 minutes sans protection. C'est ça que vous me dites. Alors, la personne qui est dans une maison, avec les protections, là, les murs, les fenêtres, les portes barrées... C'est un plein hiver, il n'y a personne qui va dormir avec la fenêtre ouverte, là, à moins 30°, à moins 40°, ça, je peux vous le garantir. Alors, je me dis, moi, vous demandez des normes. Est-ce que les normes, quand vous les établissez, vous les établissez plus pour ceux qui conduisent la motoneige que... plus que ceux qui sont à la maison? Parce que c'est deux choses, là. Moi, j'ai mon paternel, lui, il est sourd d'une oreille puis il n'entend pas de l'autre. Et il a essayé tous les appareils. Des fois, quand je le vois discuter avec ma mère, je comprends pourquoi qu'il est devenu sourd des deux côtés, parce qu'il y a des fois il s'arrange aussi pour ne pas écouter!

Mais, plus sérieusement, est-ce que vous ne pensez pas que la norme que vous demandez à appliquer est réaliste pour celui qui conduit, mais ça n'a pas une incidence peut-être sur celui qui est à la maison, là?

Le Président (M. Pinard): On va envoyer ça à son père!

M. Beaulieu (Louis): Vous comprendrez que, dans un premier temps, je ne commenterai pas la surdité de votre père et de votre mère. Ce serait contre ma déontologie. Par ailleurs, Mme Lacombe va apporter un élément de plus que ce que je vais dire, mais il faut toujours penser que le niveau de bruit qu'on va avoir à l'intérieur d'une maison a un impact sur la qualité de notre sommeil. Quand je dis qualité, ce n'est pas seulement dire: Aïe, j'ai-tu fait une bonne nuit! C'est toutes les fois que je me réveille quand passe une motoneige sans que je m'en rende vraiment compte, et que, si c'est la 50e ou la 60e dans la nuit où je viens tout près de me réveiller, je ne me réveille pas parce que je me mets en vigilance, j'entends un bruit, quel est ce bruit? O.K., il est passé, bon, ça a un impact sur le sommeil, ça a un impact sur les apprentissages. On entend des fois des gens dire: Ce n'est pas grave, c'est un enfant. Mais ils sont encore plus sensibles que nous. Ce n'est pas parce qu'il ne se réveille pas puis qu'on ne s'en rend pas compte qu'il n'a pas été perturbé dans son sommeil.

Dans les garderies, le Pr Picard peut vous en parler longuement, c'est un des grands spécialistes de mesure de bruit dans les garderies, non seulement au Québec, mais en Amérique du Nord et dans les écoles, alors il a beaucoup étudié ces questions-là, et ce qu'on dit sur le signet qu'on vous a donné, si je me rappelle bien, c'est un impact direct sur l'audition. Un enfant qui serait exposé à un niveau de ce... — on parle du 85 dB; ça, c'est pour les travailleurs pendant huit heures, de façon répétée — va développer une surdité. Alors...

M. Tomassi: ...ma question, parce que je n'ai pas une garderie chez nous, mais on a cinq enfants. Alors, des fois, c'est comme une garderie. Alors, ça me permettrait des fois... Je comprendrais peut-être pourquoi ma femme est un peu nerveuse.

Mme Lacombe (France): J'aimerais apporter une précision concernant notre échelle de bruit et toutes les échelles similaires qui sont produites. Il faut bien comprendre que les niveaux qui sont présentés, c'est lorsque la source est à 3 pi, donc 1 m. Alors, évidemment, les motoneiges sont plus loin, mais il y a tout l'effet de la propagation sur la neige, là, qui est représenté.

M. Beaulieu (Louis): On a dit: On a aussi des machines plus performantes que celles qui ont été mises sur le signet. Ici, on ne parle pas nécessairement de la technologie la plus de pointe, on parle d'une motoneige qu'on entend trop souvent.

M. Tomassi: Mais est-ce que le calcul... Puis je vous comprends, là, à 3 pi, là, vous dites: Ça fait 100 pour une protection de 15, là. Mais les études, c'est quoi, vous vous branchez sur un monsieur ou une madame qui dort dans une maison puis vous laissez passer des motoneiges? Pour l'impact, là, je ne sais pas, là, j'essaie de savoir... Tu sais, c'est bien beau, avoir des études, mais en voulant dire: Est-ce que c'est précis? Est-ce que c'est plutôt... La problématique du son, est-ce que ce n'est pas plus problématique pour celui qui la conduit que celui qui est dans une maison?

Puis je vous comprends, le point que vous dites, là, les gens dorment, puis le son passe à travers.

Le Président (M. Pinard): ...

M. Picard (Michel): Oui. Écoutez, je vais essayer d'être bref. C'est un problème pour le conducteur. Alors, quand on parle de niveau de l'ordre de 100 dB à 3 pi, ça veut dire qu'à l'oreille du conducteur on a des valeurs de 105 et plus. D'accord? C'est catastrophique. Alors, le facteur protection, effectivement c'est le casque, en espérant qu'il soit efficace. S'il est efficace, la personne est complètement coupée de son environnement sonore par le casque et par le bruit. Donc, quand vous avez des accidents à des intersections, comprenez très bien qu'il est impossible que ces gens-là puissent entendre des véhicules venir. Alors, c'est purement la vision qui guide, et il y a toute une perspective sécurité qu'on pourrait ouvrir ici mais que je n'ouvrirai pas. Alors, pour l'usager, il y a un risque, et il y a probablement des surdités. Quand je vous souligne au départ que j'ai un petit problème, ce n'est pas de la motoneige, mais c'est la même nature de problème. Alors, ce sont des surdités qui sont difficiles à gérer parce qu'on doit...

M. Tomassi: ...mais je vais le garder pour moi-même.

M. Picard (Michel): Et, quand on parle du 73, effectivement c'est que ce sont des éléments qui sont à distance, et on pose la question non pas en facteur du risque pour l'usager, le conducteur, mais pour les gens qui, habituellement, de façon non volontaire et probablement contre leur gré, sont exposés à ce signal-là. D'accord? C'est un signal indésirable qui vient vous chercher, vous déranger dans votre activité à l'extérieur, quand vous êtes l'été, tranquillement, ou que vous êtes dans votre propre maison.

Et, quand on parle de coût économique, bien comprenez que, pour les régions, en coût économique, on a l'industrie de la motoneige qui rapporte des sommes importantes, mais vous avez également l'industrie de la résidence en villégiature qui est une capitalisation inouïe au Québec, on parle de milliards. Ce sont des propriétaires, dans leurs chalets, condos, leurs «bobettes», si vous me permettez l'expression, qui veulent être tranquilles, et vous allez leur mettre des motoneiges? Attention, il y a un coût économique astronomique là. Et, d'autre part, l'INSPEC, je pense, vous a souligné qu'il y a un coût en santé, en éclopés, handicapés, qui est un coût très lourd également. Alors, les aspects économiques, c'est important. Et la question de la quiétude, ne sous-estimez pas le coût économique, il est très important. Le monsieur, la madame qui a un chalet quelque part, à Saint-Sauveur, dans les cantons, qui vaut 400 000 \$, qui se fait passer un skidoo à 50 pi dans sa cour, il va vous attraper quelque part, c'est garanti.

M. Tomassi: Les maringouins aussi sont aussi dommageables pour la santé.

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

M. Picard (Michel): Les individus, quand ils achètent, savent qu'il y a des maringouins.

Le Président (M. Pinard): Merci.

M. Tomassi: Non, mais ça revient à la même chose.

Le Président (M. Pinard): Merci. Je vais céder maintenant la parole au député de Beauharnois et critique officiel de l'opposition.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Madame, messieurs, plaisir de vous recevoir à cette commission. En écoutant le député de LaFontaine, je commence à comprendre qu'à certaines occasions il fasse beaucoup de bruit. Il est habitué dans le bruit, le député de LaFontaine.

M. Tomassi: ...moi, j'aime ça, faire du bruit.

M. Deslières: C'est ça, il se parle à lui-même, M. le Président. Merci de nous sensibiliser à cette notion d'émissions sonores et de normes sonores, parce qu'effectivement, dans votre propos, je pense, c'est vous, M. Beaulieu, ou votre collègue qui est à côté qui, au début, nous a dit: Écoutez, on réagit souvent en retard, tout ça, parce que ce n'est pas visible, là, sans jeu de mots, le bruit n'est pas visible, les dommages, les inconvénients, et on réagit toujours par après, et les dommages sont causés.

Vous avez mentionné, M. Beaulieu, que vous souhaitiez qu'il y ait une norme nationale, des normes ou une norme nationale. Vous avez lu le document d'orientation bien sûr, c'est des tables de concertation régionales, et tout ça, et vous vous rappelez qu'il y a une étude socioacoustique, là, qui doit être faite. D'abord, un élément, là, puis j'aimerais vous entendre sur la question d'apporter un élément national à ces normes-là et de... Je vais vous laisser répondre et je reviendrai avec ma deuxième partie de ma question.

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

• (16 h 30) •

M. Beaulieu (Louis): Oui. Par rapport à la dimension d'avoir des normes pour tout le Québec, là, ce qui nous apparaît important, c'est d'avoir un cadre dans lequel on va être capables de fonctionner. Alors, il faut avoir des niveaux planchers et non pas des niveaux plafonds. C'est un domaine assez complexe. On ne peut pas penser qu'une municipalité, toute seule, va réussir à établir les barèmes à l'intérieur de ça. Il y a des scientifiques qui réfléchissent sur la question. C'est une question qui est complexe, qui demande une application, et on a besoin d'un barème comme ça pour assurer une certaine uniformité. Je sais que ce n'est pas un mot qui est très à la mode quand on parle de régionalisation, mais il y a des domaines, je pense, qu'on doit le faire. Et ça, c'est un domaine, quand on parle de bruit, où on doit le faire.

Ça peut prendre différentes façons. Comme on a dit, si on a une certification pour le véhicule hors route au niveau du bruit, bien c'est une façon de contrôler. Là, on a une norme nationale qui s'applique. Mais après ça on peut avoir des normes... La norme n'est pas nécessairement toujours une norme en termes de décibels, ça peut être aussi une norme en termes, comme on a dit, de certification de véhicules moins bruyants, ça peut être une certification, une vérification des véhicules à tous les trois ans. Il y a toutes sortes de choses comme ça qui peuvent s'appliquer

et qui vont faire une différence pas seulement au regard du bruit, mais de beaucoup d'autres aspects.

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

M. Deslières: En référence à l'étude socio-acoustique, il y a d'autres organismes qui sont venus avant vous et qui en ont fait une condition... pas un prérequis, mais, en français, un préalable par rapport à toute la démarche. Est-ce que vous souscrivez — bien sûr, là où c'est nécessaire; est-ce que vous souscrivez — à ce préalable?

M. Beaulieu (Louis): Je vous dirais qu'il y a sûrement des choses extrêmement intéressantes qui vont sortir de cette étude socioacoustique. Il faut aussi faire sociosanitaire, ça ne peut pas être que socioacoustique. Il faut regarder l'ensemble des effets sur la santé. Quand on parle de bruit, ce n'est pas qu'une question de nuisance. Alors, comme on dit dans notre mémoire, on souhaite qu'on élargisse... qu'on s'assure que les gens de la santé vont bien être présents, non seulement l'INSPQ, mais aussi le ministère de la Santé et les joueurs importants sur cette question-là.

Il y a plusieurs mesures qui peuvent être mises en place dès maintenant, avant qu'on ait les résultats d'une étude socioacoustique, parce que notre compréhension, c'est qu'on a l'intention de procéder assez vite, ici, on n'a pas l'intention d'attendre pendant trois ans, quatre ans, avant de régler toutes ces questions-là. Alors, il faut donner des barèmes clairs, et puis ça m'amène à faire un commentaire aussi sur... Je n'en ai pas parlé, mais on en parle dans notre document, puis on n'ira pas très loin là-dessus parce qu'on n'est pas le Barreau du Québec, mais ça nous préoccupe de voir qu'on veut enlever le droit de recours des citoyens vis-à-vis notamment la nuisance relativement au bruit et aux odeurs. Puis là on l'a fait de façon exceptionnelle pendant un an et demi, là on voudrait reconduire cette mesure-là. En tout cas, on se questionne, au niveau de l'exercice des droits démocratiques, que de ne pas permettre ce type de recours du citoyen.

Par ailleurs, en même temps, on ne peut pas se permettre d'attendre pendant trois, quatre, cinq ans sans rien faire. Dès maintenant, il faut agir assez rapidement, donner des indications, ou en tout cas que les indications maintenant soient claires pour dire que, dans trois ans, c'est là qu'on veut être rendu.

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

M. Deslières: Mais je vous ai bien compris, là, vous êtes contre qu'on mette en force l'immunité et qu'on enlève le droit de recours et de poursuite des citoyens, là.

M. Beaulieu (Louis): On est contre l'idée qu'on enlève les droits de recours. Je tiens à dire qu'on n'est pas contre l'industrie de la motoneige, ou le tourisme, ou que les gens fassent de la motoneige, ce n'est pas ça, hein. Puis, je vous l'ai dit tantôt, on reconnaît l'importance économique pour les régions, tout ça. Mais, à chaque fois qu'on va jouer dans les droits comme ça, c'est une chose qui nous préoccupe comme institution, comme ordre professionnel, non pas comme ordre professionnel qui

s'occupe de tout ce qui touche les lois, la jurisprudence et toutes ces questions-là, ce n'est pas notre domaine, mais nous avons quand même une opinion sur cette question-là. Quand on sait les impacts que peut avoir le bruit en particulier sur la santé des gens, je pense que, quand les citoyens se mobilisent comme ça, ce n'est pas d'emblée parce que ça leur plaît ou ça leur tente.

Alors, je vois comme dans l'exercice qu'on fait depuis plusieurs mois... Puis je salue l'initiative de la ministre, là-dedans, de vraiment vouloir faire des changements, et ça, c'est encourageant, mais il faut que ces changements-là s'incarnent assez vite à l'intérieur de nos textes de loi et réglementaires.

M. Deslières: M. le Président, vous me permettez un aparté avant de céder la parole à mes collègues. M. Beaulieu, l'Ordre des orthophonistes et audiologistes, vous nous avez écrit le 28 février concernant le Règlement sur les aides auditives. Je veux juste vous dire — profiter de votre passage — qu'on a reçu votre lettre au début de mars, j'ai écrit au ministre de la Santé et des Services sociaux. Je veux juste vous rappeler que les règlements sortent de la responsabilité du législateur, de la législation, et c'est d'ordre exécutif et administratif. Mais la lettre va dans le sens de l'appui à votre modification au règlement et que la décision se prenne le plus rapidement possible.

M. Beaulieu (Louis): Nous sommes bien au fait de ce que vous venez d'expliquer, mais nous savons que vous êtes intéressés par les questions qui touchent le public, que vous soyez d'un côté ou de l'autre de la Chambre.

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

M. Lelièvre: Oui. Merci, M. le Président. À votre document, à la conclusion, page 26, vous dites: «Certaines propositions sont susceptibles d'apporter des améliorations quant à une meilleure harmonisation des impératifs économiques, environnementaux, touristiques et de santé pour les communautés et régions du Québec.» Par ailleurs, vous dites: «Nombre de propositions présentées dans le document de consultation demeurent très timides.» Donc, j'aimerais ça vous entendre là-dessus.

M. Beaulieu (Louis): Ce que je pourrais vous dire, du côté de ce qui touche la santé et le bien-être, c'est là qu'on trouve qu'on pourrait aller plus loin dans les propositions. On a structuré notre propos beaucoup autour de ce paradigme-là. C'est sûr qu'on vous a parlé surtout du bruit, parce que c'est ce qu'on connaît le mieux, on va moins parler des autres questions. Mais, sous ces aspects-là, c'est là qu'on trouve en particulier que c'est très timide. On peut faire mieux, puis je pense qu'on vous a amené des propositions qui ne sont pas très complexes à mettre en place et qui feraient déjà mieux. Et les études de l'INSPQ, les études socioacoustiques auxquelles on va mettre un volet sanitaire, vont aussi faire une différence. Alors, moi, je suis de plus en plus étapiste, je ne crois pas qu'on réussit à tout changer d'un coup. Mais il faut qu'on ait une direction claire, et ça, c'est la responsabilité du gouvernement, et de la Chambre, et de l'Assemblée nationale, quand on vote des lois, que la direction soit claire, qu'on sache exactement où on s'en va par rapport à tout ça.

Alors, je comprends qu'il y a beaucoup, beaucoup de dimensions à concilier, ce n'est pas... Quelqu'un qui regarderait ça d'emblée de l'extérieur pourrait dire: Mon Dieu! ça a l'air... pourquoi ça a l'air si compliqué? Mais il y a beaucoup d'intérêts autour de ces questions-là. Mais je le redis, je pense qu'on peut être fiers de notre Québec à maints égards, il faut rester dans cet esprit-là et faire encore mieux. C'est exigeant, c'est demandant, c'est demandant pour tout le monde, mais il y a beaucoup de choses qui peuvent se concilier puis aller au-delà de ce qu'on a établi au départ dans la proposition, et c'est pour ça, j'imagine, qu'on tient ces consultations-là, pour faire mieux.

M. Lelièvre: Je comprends que vous reteniez en particulier comme premier élément le bruit. Récemment, il est survenu un accident, je crois, un motoneigiste qui est mort heurté par un train. Et je ne sais pas s'il ne l'a pas entendu. En tout cas, c'est ça, les questions que le coroner peut-être aura à déterminer, qu'est-ce qui s'est produit à ce moment-là. Mais chose certaine, lorsque l'on voyage avec une motoneige qui fait du bruit, avec un casque sur la tête et qu'on est à un passage à niveau ou encore à une voie ferrée qu'on essaie de traverser, à quel degré l'oreille est capable de percevoir les bruits, si on a une machine en marche avec un casque sur la tête?

M. Beaulieu (Louis): On va parler du rapport signal/bruit, là, le Pr Picard peut vous donner des indications par rapport à ça, mais c'est un concept dont on n'a pas parlé dans notre mémoire, qui parle soit du concept d'émergence, comment le bruit émerge... Bien, par exemple, si je fais ça, j'ai fait émerger un bruit par-dessus ma parole, vous l'avez entendu, et puis il y a un concept qui est celui d'audibilité. Alors, peut-être tu peux compléter.

M. Picard (Michel): Ce que je vous donnerais, là, comme élément très simple au départ — puis je vous donnerai quelques virgules après — c'est que, dans des circonstances comme ça, il est vraisemblable que le motoneigiste ne pourra pas entendre le train venir et qu'il n'entendra même pas le klaxon d'une locomotive. Et vous savez que ça ne s'arrête pas, une locomotive.

Les raisons plus techniques, c'est que, si vous êtes assis sur une machine qui vous donne de 105 à 115 dBA, que vous avez un casque pour peut-être le réduire de quelques décibels — et on ne connaît pas trop le facteur — bien ce 105 dB va masquer nécessairement tout ce qui est autour, parce que votre locomotive, elle n'est pas à trois pouces de l'oreille de votre usager, là, c'est la catastrophe, elle est à un demi-kilomètre, elle est à 100 m, elle est à 50 m, et enfin c'est l'impact. Alors, dans cette progression-là, ce bruit-là est beaucoup trop faible pour qu'il puisse être entendu par la personne. Il faudrait que ce bruit-là à l'oreille de l'individu émerge d'un 10 à 15 dB au-dessus du 105, 108 de la motoneige, atténué peut-être d'un 4, 5 dB par le casque, pour qu'il soit possiblement détecté. Ça, c'est le scénario optimiste. Et en prime, à ces niveaux de 100, 105, 108, vous devez comprendre que l'oreille est fatiguée, il y a un phénomène de fatigue auditive temporaire.

Une voix: ...quand on va dans une discothèque.

M. Picard (Michel): La discothèque. Alors, vous sortez de la discothèque, vous entendez moins bien,

vous remontez le volume de la radio, vous avez des sifflements dans les oreilles. C'est le problème, vous partez en skidoo, bien vous entendez à un niveau, puis vous arrivez à votre hôtel, le soir, vous entendez à un autre niveau. D'accord? Ce phénomène peut prendre de huit à 16 heures avant de se rétablir, que votre capacité auditive revienne à un état de pseudo normalité ou près d'une normalité. Alors...

Une voix: ...

• (16 h 40) •

M. Picard (Michel): Bon, voilà. Alors, quand vous avez ces problèmes-là en cours de réalité, là... Vous me présentez une situation très précise et ponctuelle, on a un individu qui a ce phénomène à un degré plus ou moins prononcé selon le niveau de bruit généré par la machine et le temps de déplacement, la durée de l'exposition. Alors, si vous conjuguez tous ces éléments-là, vous devez comprendre qu'un individu sur un VTT, en particulier une motoneige, avec le casque... Et on revient au débat de sécurité initial: est-ce que le casque est sécuritaire? On peut poser cette question-là. Quand les casques, dans des déplacements très rapides, arrachent des têtes, on doit poser la question. D'accord? Et c'est un autre débat, mais c'est un débat très important. Alors, dans ce sens-là, vous devez comprendre que l'individu ne peut pas détecter des signaux environnementaux, même extraordinaires comme une sirène de locomotive arrivant par derrière, dans l'état actuel des choses. Si on revient avec des machines un petit peu plus raisonnables, on peut peut-être commencer à penser qu'il y a certains signaux qui pourraient être détectés dans des conditions restreintes. Alors, c'est pour vous dire qu'on a beaucoup de chemin à faire pour que l'audition puisse contribuer à la sécurité routière avec les véhicules hors route. C'est possible, difficile.

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, on va rester dans les véhicules. Moi, j'avais envie de vous parler un petit peu des véhicules qui sont sur la route, parce que je vais vous donner un exemple que j'ai vécu hier soir en m'en allant à mon appartement. J'avais une auto dans le chemin, puis, moi, j'étais sur la deuxième, puis, moi, j'ai passé sur le trottoir, puis ça faisait: Boom, boom-boom, boom-boom, je l'entendais sur... je «shakais» sur le trottoir. Alors, je pense qu'il n'y a pas juste les VTT et les skidoos qu'il va falloir s'occuper, parce que je suis certain que la personne qui était à l'intérieur de l'auto, elle ne devait pas entendre une sirène puis elle ne devait pas entendre un train non plus. Puis on en a beaucoup, de ça, dans les autos que les systèmes de son sont au fond, alors les dommages doivent être terribles.

M. Beaulieu (Louis): Vous touchez un point, là, qui est véridique. Je pense que, dans notre société, on associe des fois encore l'importance du bruit à une forme de pouvoir, de puissance. Et c'est évident que ce que vous avez entendu hier, là, ce n'est pas très bon pour le niveau d'audition de la personne qui était dans la voiture. C'est même dangereux pour sa sécurité, pour la même raison que le Pr Picard a expliquée par rapport à la motoneige

ou au train. Pour nous, une des façons de travailler là-dessus, bien sûr ça pourrait être de dire: On ne dépasse pas tel niveau de décibels. Par exemple, en France, il y a un niveau maximum pour les baladeurs, les fameux «discman», là, excusez l'anglicisme. Pour les baladeurs, on ne peut pas aller plus haut que tel niveau parce qu'on sait qu'il y a des dommages permanents à l'audition quand on s'expose régulièrement à tout ça. Dans les discothèques, on ne peut pas aller à tel niveau, puis on va accepter une émergence, comme j'ai fait tantôt, un bruit qui apparaît, jusqu'à un certain nombre de décibels. Alors, bon, ils ne sont pas plus fous que nous autres, les Français, hein? Alors, s'ils ont pensé à organiser ça, il doit y avoir des bonnes raisons. C'est pour ça que je disais tantôt qu'on peut s'inspirer de ce qu'ils ont fait, pas obligés de tout recommencer. Puis on a des experts, Dieu merci, qui connaissent leurs travaux, qui sont au fait, alors servons-nous de leur expertise.

Et l'éducation peut être une façon de venir à bout de ça aussi. Si nos jeunes et nos moins jeunes comprennent mieux quel est l'effet du bruit non seulement sur leur audition, mais sur leur santé, bien on devrait voir des changements apparaître. Je ne veux pas être, ici, en pensée magique puis dire: Tous les jeunes vont arrêter de faire du bruit; c'est dans la nature de la jeunesse de faire du bruit. Mais en même temps, si je comprends mieux l'effet que ça a sur moi et que l'effet de mon bruit a sur l'autre, bien là on vient de faire un changement puis on améliore la sécurité aussi dans nos communautés.

C'est pour ça qu'on demande aussi que certaines des mesures qui sont ici soient étendues aux véhicules routiers, éventuellement aux embarcations, tout en sachant très bien que tout ce qui est embarcation, c'est de juridiction fédérale.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. Beaulieu, M. Picard et Mme Lacombe. Nous avons vraiment apprécié votre mémoire et la discussion que nous avons eue, et sûrement que cette discussion a enrichi positivement les membres de la commission. Alors, merci infiniment.

Je suspends les travaux de la commission pour 10 minutes, de sorte que je vous demande d'être de retour pour 4 h 55, s'il vous plaît. Et nous allons à ce moment-là recevoir Bombardier Produits récréatifs, suivi de la Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue, et nous terminons avec le Protecteur du citoyen. Merci.

(Suspension de la séance à 16 h 45)

(Reprise à 16 h 57)

Le Président (M. Pinard): Alors, je vous inviterais à vous asseoir, s'il vous plaît. Et immédiatement je voudrais introduire Bombardier Produits récréatifs inc., et j'inviterais M. Pierre Pichette, vice-président, et Mme Johanne Pépin, conseillère en communications et aux affaires publiques, de prendre place, en vous donnant les directives fort simples, que vous avez un temps de 15 minutes pour nous présenter votre mémoire, et par la suite il y aura échange avec la députation durant 30 minutes. Alors, M. Pichette, bienvenue.

Bombardier Produits récréatifs inc.

M. Pichette (Pierre): Merci, M. le Président. Mme la ministre, membres de la commission, mesdames et messieurs, je vais lire un court texte, et puis après ça on passera aux questions-réponses. Permettez-moi tout d'abord de nous présenter: Pierre Pichette, Johanne Pépin, tel que le président vous en a informés.

Alors, nous sommes ici, aujourd'hui, afin d'informer le gouvernement du Québec de la position de BRP eu égard aux recommandations contenues dans le document d'orientation présenté par la ministre déléguée aux Transports, Mme Julie Boulet. Nous tenons à féliciter le gouvernement d'avoir pris l'initiative de tenir une consultation publique sur les VHR.

Nous sommes conscients de l'importance de la motoneige et du VTT au Québec. Ce sont des activités qui font le plaisir de centaines de milliers d'amateurs et qui génèrent des retombées économiques de l'ordre de plus de 2 milliards de dollars par année, tel qu'en témoigne l'étude de la ministre du Tourisme, Mme Françoise Gauthier, déposée le 1er mars dernier.

Le succès que connaît la pratique des VHR serait impossible sans le dévouement et la passion des milliers d'adeptes qui travaillent bénévolement à développer et entretenir le réseau des sentiers. Ces bénévoles méritent d'être supportés, et leur travail reconnu. Il faut aussi souligner la grande collaboration dont font preuve des milliers de propriétaires terriens, dont plusieurs sont membres de l'UPA. À chaque année, ces propriétaires accordent des droits de passage sur leurs terres. Leur collaboration est essentielle, elle permet l'essor économique des régions souvent les plus éloignées et mérite aussi d'être reconnue.

À titre de manufacturier, certaines des recommandations proposées dans le document d'orientation nous touchent directement. Nous vous ferons part de nos commentaires quant à chacune d'elles, mais au préalable permettez-moi de vous dire quelques mots sur notre société.

Depuis décembre 2003, BRP est une société privée entièrement autonome. Nous sommes le leader mondial au chapitre des ventes de motoneiges, de motomarines, de bateaux sport et de moteurs pour avions ultralégers. Nous sommes aussi présents dans les marchés de moteurs hors-bord, des karts, des véhicules tout-terrains. Nous fournissons de plus des moteurs de motocyclettes pour BMW et au fabricant italien Aprilia.

● (17 heures) ●

BRP a de profondes racines en Estrie. Nous avons déménagé notre siège social à Valcourt, en 2004, où travaillent déjà quelque 3 000 Québécois et Québécoises. BRP est aussi une entreprise d'envergure mondiale. Nous avons des installations manufacturières aux États-Unis, au Mexique, en Autriche, en Finlande et en Chine, employant ainsi 3 000 personnes additionnelles à l'extérieur du Canada. Notre société s'est développée grâce à son leadership technologique et sa capacité d'innovation. Nous possédons des centres de recherche et de développement en Autriche, aux États-Unis et à Valcourt. Nos équipes d'ingénieurs et de designers travaillent à chaque jour à développer de nouveaux produits et à faire évoluer les technologies. Notre feuille de route au cours des années est enviable, y inclus la performance environnementale de nos produits.

Toutefois, nous sommes conscients qu'il nous faut continuer à travailler en matière de recherche et de développement et nous y mettons tous les efforts pour y arriver. À cet effet, nous sommes présentement en discussion avec l'Université de Sherbrooke afin de créer dans les prochains mois, en Estrie, un centre de recherche et de développement de technologies avancées dans le secteur des produits récréatifs. Nous aurons certainement besoin de l'appui des gouvernements pour réaliser ce projet. Ce centre nous permettra de continuer à faire évoluer les technologies moteur et de faire du Québec un leader mondial dans ce secteur.

Permettez-moi maintenant de commenter le document d'orientation déposé par le gouvernement. Nos commentaires se limiteront aux recommandations qui nous touchent directement, soit celles proposées sous les volets du resserrement des règles et de la sensibilisation.

En juin dernier, nous avions indiqué que la principale cause du bruit excessif émis par certains VHR provenait de la modification illégale de leurs systèmes d'échappement. Bien que la majorité des adeptes soient des gens responsables, certains utilisateurs modifient leurs véhicules au point où leurs performances environnementales s'en trouvent réduites, ce qui contribue à donner une image négative à ces activités. Nous supportons donc la recommandation du gouvernement de préciser l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement des VHR. Quant à l'interdiction de vendre des équipements servant à modifier des VHR, nous sommes en accord avec une telle proposition dans la mesure où elle se limite à la vente d'équipement ayant pour effet de diminuer les performances environnementales, atmosphériques et sonores des véhicules. Ces deux mesures, jumelées au fait que les manufacturiers de VHR, dont BRP, appliquent déjà la règle qui consiste à annuler la garantie du manufacturier sur toute pièce modifiée affectant les performances environnementales des véhicules, sont de bons moyens de remédier à ce qui constitue une source majeure de bruit émis par les VHR.

Notre dernier commentaire sur ce point porte sur les compétitions de motoneige et de VTT. Nous sommes d'avis que l'interdiction de modifier des véhicules et de vendre des équipements servant à les modifier devrait être accompagnée d'une exception pour les véhicules utilisés à cette fin, soit lors des compétitions ou d'événements spéciaux en circuit fermé et sanctionnés par des organismes de course accrédités.

Abordons maintenant les normes qui régissent les rejets atmosphériques des VHR. Nous sommes conscients du débat qui existe entre les technologies à deux temps et à quatre temps. À cet effet, BRP s'est déjà exprimé dans le cadre de la consultation, et nous vous référons à notre mémoire déposé le 30 juin dernier, disponible sur le site Internet du ministère des Transports.

Il faut d'abord rappeler que les normes relatives aux émissions atmosphériques existent parce que l'industrie elle-même a demandé aux autorités compétentes d'en édicter. Ces normes fédérales, qui seront mises en place graduellement à partir de 2006, aux États-Unis, avec l'EPA, et qui devraient l'être à partir de 2007, au Canada — Environnement Canada — portent sur une diminution moyenne des émissions de l'ensemble des véhicules produits annuellement par un manufacturier. Il s'agit d'ailleurs de la même approche que celle adoptée

dans l'industrie de l'automobile, en 1971, au Canada et aux États-Unis. L'application de ces nouvelles normes entraînera à terme une réduction importante des rejets atmosphériques des VHR tout en permettant une période de transition et d'ajustement pour l'industrie. Avec l'entrée en vigueur de ces nouvelles normes, il est désormais possible de vérifier si une motoneige ou un VTT respecte les normes environnementales, grâce à l'étiquette Emission Controlled Information, ECI, apposée en usine sur le châssis de chaque véhicule, et ce, depuis l'année modèle 2006.

Le gouvernement recommande également d'interdire la circulation des VHR qui ne respectent pas les normes d'émissions atmosphériques, c'est-à-dire les véhicules qui n'auront pas l'étiquette ECI, à partir d'une date qui sera déterminée après une évaluation du parc actuel des VHR. Nous croyons qu'il n'est pas indiqué d'adopter cette recommandation, puisqu'elle pénaliserait injustement des milliers de consommateurs qui ont acheté un véhicule en toute bonne foi. Si la recommandation du gouvernement était adoptée, des milliers d'utilisateurs se verraient dans l'obligation de mettre au rancart leurs véhicules et perdraient ainsi la totalité de leur investissement. Par ailleurs, le gouvernement pourrait décider, comme lors de l'adoption des normes relatives aux émissions des automobiles, d'interdire, à partir de 2006, l'importation de VHR non conformes aux nouvelles normes. Toutefois, il ne devrait pas rendre illégale l'utilisation d'un véhicule acheté en toute bonne foi avant 2006.

En ce qui a trait aux émissions sonores, deux moyens récemment développés permettront désormais de s'assurer que les VHR sont conformes aux normes existantes. Depuis deux ans, la conformité d'un système d'échappement peut être vérifiée par l'estampille SSCC du Snowmobile Safety Certification Committee. Elle permet de vérifier l'authenticité du système d'échappement et d'assurer que le véhicule n'a pas été modifié.

Le deuxième moyen est d'utiliser la mesure statique, développée par Transports Canada et le SSCC en collaboration avec les manufacturiers, qui permettra une mesure plus efficace du niveau sonore d'un véhicule. Son application permettra aux agents de surveillance de vérifier le niveau sonore d'un véhicule immobilisé et facilitera le contrôle des systèmes d'échappement. Nous encourageons donc le gouvernement à donner tous les pouvoirs nécessaires aux agents de surveillance afin qu'ils puissent effectuer les tests requis.

Les effets ressentis des émissions sonores produites par les VHR résultent d'une combinaison de facteurs comme la vitesse, la distance d'un point d'impact ou de mesure, la localisation des sentiers, le milieu environnement et le niveau sonore du véhicule lui-même. À cet effet, il faut noter qu'une partie importante du niveau sonore d'une motoneige, jusqu'à 50 %, provient du véhicule lui-même, soit de la friction exercée par la chenille.

La question du bruit comporte plusieurs facettes et requiert des solutions multiples et complémentaires. Nous appuyons la proposition du gouvernement de réaliser une étude socioacoustique sur le bruit des VHR dans la mesure où la portée des conclusions se limite à la mise en place de mesures d'atténuation du bruit, qui pourraient être installées le long de certains sentiers. À cet effet, nous attirons l'attention des membres de la commission sur le paragraphe qui suit cette recommandation, à la page 15.

Tel que formulé, le paragraphe laisse entendre que, suite à l'étude, le gouvernement pourrait permettre l'adoption de normes différentes des normes SAE actuellement appliquées à la grandeur de l'Amérique du Nord et interdire la circulation de certains VHR même s'ils sont conformes aux normes existantes, ce qui serait inacceptable.

Abordons maintenant les recommandations du gouvernement de hausser l'âge minimal de 14 à 16 ans pour conduire un VHR et de rendre obligatoire la formation de jeunes de 16 et 17 ans. À cet égard, nous laissons le soin aux autorités et intervenants concernés de déterminer ce qui est le plus approprié en la matière. Toutefois, BRP recommande déjà, notamment dans ses guides du conducteur ainsi que sur les étiquettes apposées sur les véhicules, l'âge minimal de 16 ans pour conduire ses motoneiges et ses VTT adultes. En ce qui a trait à la formation, en tant que manufacturier responsable, nous fournissons avec tout véhicule vendu du matériel qui contient des consignes de sécurité et d'utilisation, comme, par exemple, une vidéo-cassette ou un DVD sur la sécurité, le manuel du conducteur, des étiquettes apposées sur les véhicules, etc. Par ailleurs, dans notre guide du conducteur, nous recommandons à tous les utilisateurs d'obtenir de leurs clubs ou concessionnaires des instructions requises, qu'ils suivent un cours de formation sur la sécurité.

Toujours au chapitre de la sécurité, abordons maintenant un sujet qui n'a pas été traité dans le document d'orientation mais qui est d'une grande importance, il s'agit de la question des VTT à deux places. Il existe présentement sur le marché des VTT conçus pour un conducteur seulement et d'autres pour un conducteur et un passager. Toutefois, on voit souvent qu'un siège a été ajouté sur un VTT conçu pour un conducteur seulement. Cet ajout est contraire aux recommandations des manufacturiers car il met en danger l'opérateur et le passager, parce qu'ainsi équipé le véhicule perd de sa stabilité. Un tel usage contrevient aussi à la Loi sur les véhicules hors route.

À cet effet, une étude qui a été réalisée en septembre 2003 par le Pr Boumédiène Falah, de l'Université du Québec à Rimouski, pour le compte du ministère des Transports du Québec et dont le mandat portait sur l'influence d'un passager supplémentaire sur le comportement dynamique d'un véhicule tout-terrain conçu en principe pour un seul conducteur... le résultat de cette étude ne permet pas de recommander... Et je cite l'étude: «Le résultat de cette étude ne permet pas de recommander de tolérer, dans les conceptions actuelles, les véhicules tout-terrains à transporter un second passager. Tolérer en effet l'ajout d'un passager exigerait de revoir la conception d'un véhicule en matière de répartition de charge, d'emplacement, de type de pneus», etc.

Ces recommandations ont confirmé l'analyse de BRP au niveau du besoin de créer un véhicule tout-terrain spécialement conçu pour un conducteur et un passager. Nous avons été le premier manufacturier à introduire ce type de véhicule, en mai 2002, soit notre série MAX. BRP recommande donc l'application rigoureuse de la Loi sur les véhicules hors route en ce qui a trait à l'utilisation illégale de VTT une place par deux personnes. Le Conseil canadien des distributeurs de VTT partage ainsi la même opinion, tel qu'indiqué dans son mémoire déposé le 20 juin dernier dans le cadre de la consultation publique sur les VHR.

● (17 h 10) ●

Le comportement des utilisateurs constitue un aspect très important de la pratique des VHR. En effet, les efforts déployés pour assurer le développement durable et harmonieux de ce loisir n'auront qu'un effet limité si l'ensemble des adeptes de motoneige et de VTT n'améliorent pas leurs comportements. Une façon de rejoindre les utilisateurs pour les sensibiliser à l'importance d'adopter un comportement responsable, courtois et respectueux des riverains et de l'environnement est de mener une campagne d'éducation et de sensibilisation. À ce chapitre, BRP salue l'initiative du gouvernement et s'engage, par le biais des associations ISMA et CATV, à s'impliquer financièrement. Nous invitons d'ailleurs les autres intervenants de l'industrie à joindre leurs efforts aux nôtres.

En conclusion, nous réitérons l'engagement de BRP à travailler conjointement avec tous les intervenants du milieu à l'identification et à la mise en place des mesures permettant l'apport de solutions durables à la situation des VHR au Québec. BRP est fier de sa feuille de route en matière de développement de technologies moteurs plus propres. Nous sommes toutefois conscients qu'il faut continuer à travailler dans ce sens par souci d'amélioration continue et de responsabilité sociale. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. Pichette. Alors, sans plus tarder, nous allons débiter nos échanges. Alors, Mme la ministre déléguée aux Transports et députée de Laviolette, s'il vous plaît.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, bienvenue, Mme Pépin, M. Pichette, bienvenue. Et assurément, là, qu'on va avoir des questions à vous poser, parce que vous avez vu les gens qui vous ont précédés, vous étiez là, et je pense qu'ils vont rester là puis ils vont vous écouter attentivement, également.

Alors, écoutez, moi, je vais commencer par vous poser la question, on en a parlé tantôt, j'aimerais ça que vous me parliez de l'expérience qui a été vécue dans le parc Yellowstone, dans un premier temps, que vous me disiez qu'est-ce qui s'est fait là puis quel impact ça a eu sur la clientèle, sur les utilisateurs de véhicules hors route. Est-ce que, pour vous, pour l'industrie de la motoneige, ça a été... Est-ce que vous étiez capables de vivre avec ces normes-là ou ça a été dévastateur? Est-ce que vous êtes capables de m'expliquer, là, comment vous avez vécu ça en tant que fabricants? Merci, M. le Président.

M. Pichette (Pierre): Madame, premièrement, je pense qu'il est important de faire un peu d'histoire. Il y a eu des pressions exercées à ce moment-là sur le parc par certains groupes américains et qui avaient poussé le gouvernement des États-Unis à bannir les motoneiges dans le parc. Il y a eu des recours et il y a eu sept années de procédures judiciaires et, après sept années, il y a eu une preuve scientifique que... c'est-à-dire que la cour a conclu qu'il n'y avait pas de preuve scientifique à l'effet que les émissions atmosphériques et sonores des motoneiges faisaient du dommage, et particulièrement aux bisons.

Cependant, on a adopté une solution intérimaire, on a décidé de dire... ou de demander aux manufacturiers ce qui est appelé à Yellowstone, dans le cas de Yellowstone, «the BAT system», c'est-à-dire the Best Available Technology et, comme en référaient les gens

qui nous ont précédés, des technologies à 73 dB. Nous, chez BRP, nous avons... Et ça, c'est en place depuis quatre ans, si je me rappelle bien. Il faut comprendre que, dans Yellowstone, les motoneigistes circulent en groupes, ils sont accompagnés de guides, et il y a un maximum de 56 km/h. La technologie BAT de 73 dB — et monsieur avait raison plus tôt — elle est disponible, et, cette année, c'est la première fois que le quatrième producteur manufacturier s'implique au niveau de rendre des machines disponibles là-bas. Nous, BRP, nous l'avons fait, la technologie est disponible. Cependant, il faut savoir que, pour rendre cette technologie disponible, nous devons diminuer la performance des véhicules jusqu'à 25 %. Il faut savoir aussi que les véhicules, à Yellowstone, sont mis disponibles par des concessionnaires qui travaillent près de Yellowstone et qui louent les véhicules aux gens qui veulent aller dans Yellowstone. Une année sur quatre, BRP n'a pas participé, parce qu'il n'a eu aucune demande, parce que les concessionnaires, le concessionnaire qui s'occupe de nos affaires près de Yellowstone n'a eu aucune demande pour ce genre de véhicule et que, dans la pratique normale de la motoneige, il n'y a aucun marché pour ce genre de véhicule là. Ce marché est strictement pour Yellowstone.

Alors, est-ce que ça a un impact énorme sur nous? Pas vraiment, parce que nous utilisons des véhicules que nous avons en place avec une calibration de moteurs différente, à 73 dB, pour satisfaire la demande de Yellowstone ou les règles de Yellowstone. Mais en même temps ce genre de véhicule là, dans tout le concessionariat que nous avons en Amérique du Nord, y inclus au Québec, il n'y a pas de demande.

Mme Boulet: M. Pichette, vous me dites que la machine qui répond aux normes de 73 dB est à 25 % moins puissante. Alors, moi, j'aimerais savoir, M. le Président, combien de décibels, ce qui représente votre plus gros marché ou votre plus gros vendeur, c'est quoi, c'est 78 dB? C'est quoi, l'engin qui...

M. Pichette (Pierre): Tous nos engins respectent 78 dB.

Mme Boulet: O.K.

M. Pichette (Pierre): Il y a des cylindrées différentes. Et il y a des cylindrées différentes... Madame, vous comprendrez qu'on a... Je disais dans ma présentation que nos marchés sont internationaux. Je peux vous parler des Lapons qui utilisent la motoneige pour gérer les troupeaux de rennes dans 2 m de neige folle sans pistes. Ils ont besoin de véhicules spéciaux plus longs, plus larges et qui ont besoin de 1 300 cc pour pouvoir se déplacer. Sinon, c'est impossible. Notre usine, au nord de la Finlande, produit ces véhicules-là. Les gens qui font de la motoneige dans les montagnes Rocheuses, dans de la neige ça d'épaisse, ont besoin d'une cylindrée très élevée pour se déplacer, et surtout qu'ils sont en haute altitude.

Quand on développe un moteur de 1 000 cc, 800 cc, 500 cc ou 1 300 cc, peu importe, ça coûte environ 25 à 30 millions de dollars, développer un moteur. Il faut pouvoir le déprécier. Alors, développer un moteur pour les Lapons, avec une quantité limitée, quand même, il faut pouvoir le déprécier sur d'autres véhicules. Ici, en

Amérique du Nord, on a un système complètement différent: il y a des milliers de kilomètres de pistes un peu partout, les gens font de la randonnée, utilisent ces véhicules-là de façon différente, surtout du côté récréatif. Il y a de la demande, au même titre que dans les milieux d'utilisation de l'automobile, pour certains niveaux de cylindrées. Alors, ces véhicules-là sont rendus disponibles aussi, mais tous ces véhicules-là répondent aux normes telles qu'elles sont en ce moment.

Mme Boulet: M. le Président, M. Pichette, vous me dites, de 78 à 73, vous êtes capables de le faire, mais ça réduit la puissance du moteur de 25 %. Alors, si je parle de 73 puis que je vous dis: Seriez-vous capables éventuellement, d'ici cinq ans, de dire: On atteint 65 ou on atteint 62? C'est encore une perte de puissance à chaque fois qu'on fait cette démarche-là?

M. Pichette (Pierre): Madame, je ne suis pas ingénieur, je ne voudrais pas ici dire des choses que mes collègues pourraient me faire regretter. Mais, si je pars du principe qu'on est parti de 78 à 73 et qu'on a une diminution de 25 % de la performance du véhicule, on peut peut-être prétendre que, si on demande une diminution de la cylindrée, il y aura encore une baisse de puissance et de performance.

Mais ce qui est important, que ce soit BRP ou d'autres membres de l'industrie, nous, on est disposés à travailler puis à continuer à faire des recherches pour faire en sorte que la motorisation de nos véhicules évolue dans le sens positif au niveau de l'environnement, des émissions, des émissions sonores, et tout ça. Ce qui est important, c'est que ça se fasse sur une base scientifique. Il y a des limites.

Mon prédécesseur à cette table, qui est un spécialiste du monde de la sonorité, vous a dit à plusieurs reprises que c'était un monde complexe, que de passer d'un décibel à un autre décibel, c'est très exigeant. Pour un manufacturier, c'est la même chose, et souvent beaucoup plus que dans d'autres contextes, parce que là il faut faire affaire avec toutes sortes de matières, toutes sortes de... En tout cas, il y a un tas de complexités qui se présentent. Mais est-ce que la volonté est là de poursuivre et de faire des recherches? Absolument. Et le faisons-nous? Absolument.

Mme Boulet: M. Pichette, j'aimerais également vous poser la question... On parle beaucoup des deux-temps, des quatre-temps. Ils sont plus polluants en termes de rejets d'hydrocarbures. Est-ce qu'ils sont moins bruyants? Bon, là, ça, je ne suis pas certaine. Vous avez chez vous le moteur SDI, un moteur deux-temps qui est perfectionné. Ça s'applique aux motoneiges? Et est-ce qu'on diminue les rejets d'hydrocarbures? Oui, parce que je pense que vous avez reçu un prix pour les performances environnementales. Mais est-ce que le moteur deux-temps SDI diminue le nombre de décibels ou le son, les normes de son?

M. Pichette (Pierre): Le moteur SDI répond aux normes de décibels telles qu'elles sont demandées en ce moment, à 78, ça, c'est clair. Tous nos véhicules font ça. Mais, si vous me... Pardon.

Mme Boulet: ...M. Pichette, mais il est plus performant en termes de rejets d'hydrocarbures. C'est ça?

M. Pichette (Pierre): Il est plus performant que les deux-temps traditionnels à carburateur.

Mme Boulet: D'accord.

• (17 h 20) •

M. Pichette (Pierre): Et, dans un contexte différent, si vous me permettez — vous avez fait allusion au prix — le prix que nous avons gagné, de l'Environmental Protection Agency, ne s'adresse pas au moteur SDI dans le contexte de la motoneige. Comme vous le savez, nous avons acheté Evinrude, Outboard Marine Corporation, il y a cinq ans. Nous avons développé, en trois ou quatre ans, un nouveau système d'injection directe pour les moteurs hors-bord deux-temps.

Les gens qui affirment et déclarent qu'il faut bannir les deux-temps manquent d'information. Nous avons travaillé très fort au développement de ce moteur, de cette technologie que nous appelons E-TEC et à laquelle je me référerai comme étant E-TEC.

En janvier 2004, le président du California Air Resources Board a fait une déclaration, à Los Angeles, en disant: Je vais bannir tous les deux-temps. J'ai moi-même plus tard, en mai, dirigé un groupe technique de BRP à Sacramento, en Californie, avec des prototypes des bateaux, enfin bref, et on a passé 48 heures avec eux pour se faire dire: Vous avez, vous, BRP, trouvé, développé un système que nous n'avons jamais vu. Ces gens-là nous ont ouvert la porte à EPA, et, quelques mois plus tard, EPA reconnaissait le travail qui avait été fait et nous donnait le Clean Air Technology Excellence Award, qui n'a jamais été donné à personne, y inclus les Honda et les autres qui se disent très performants avec leurs quatre-temps. Et je vous rappelle que ces moteurs-là, ce sont des moteurs deux-temps, hein?

Nous avons décidé qu'en matière de moteurs hors-bord BRP ne serait qu'une compagnie de moteurs deux-temps et en Amérique du Nord, et au Canada, et dans le restant du monde. EPA nous a dit: Écoutez, c'est très important que cette technologie-là soit adaptée aux autres produits que vous faites en termes de véhicules motorisés récréatifs. Nous sommes dans le processus de faire évoluer cette technologie-là, mais vous comprendrez, Mme la ministre, M. le Président, que cette technologie qui est utilisée dans des moteurs hors-bord, dans des contextes climatiques de 35 °C, dans un contexte ouvert, et de la transférer, par exemple, en matière de motoneige, dans un contexte de moins 30 °C, dans une cabine fermée, ça prend quelques années pour faire passer la technologie d'un endroit à l'autre. Est-ce qu'on y travaille? Absolument.

Mme Boulet: Alors, on n'a pas de deux-temps SDI sur les motoneiges actuellement.

M. Pichette (Pierre): SDI, oui. E-TEC, non.

Mme Boulet: Mais E-Tec, non. D'accord. Dites-moi, M. Pichette, pourquoi est-ce que vous pensez... Nous, ici, comme parlementaires — je pense qu'on en a parlé longuement depuis le début — on trouve que la publicité des entreprises, des manufacturiers est beaucoup trop axée sur la puissance des engins, et on se demande: Il n'y aurait pas lieu... Vous ne pensez pas qu'il faudrait revoir cette façon de faire et davantage axer sur le loisir, l'activité familiale, sportive, la découverte des territoires?

Vous ne pensez pas qu'il faudrait faire un peu d'éducation par rapport à vos campagnes de publicité?

M. Pichette (Pierre): Écoutez, comme je l'ai dit dans ma présentation, je suis sensible à ce que vous présentez, je suis sensible au besoin d'éducation et de s'assurer que les amateurs voient les véhicules récréatifs motorisés d'un oeil différent.

Encore une fois, sans vouloir être, si vous voulez... et je ne suis pas du tout rébarbatif à l'idée, mais il reste qu'il y a des contextes de marché très importants, il y a des contextes, des variables de marché qui font qu'il y a des segments de marché à qui, si on parle de ça, ça rentre là, puis ça sort, là. Ce n'est pas ça qu'ils veulent entendre, hein? Et, que ce soit nous ou nos compétiteurs, c'est la même chose. Et, que ce soit ici, en Australie, au Brésil ou ailleurs, c'est la même chose.

Donc, je comprends, et nous recevons, chez BRP, ce souhail-là, absolument, et on participera avec CATV et ISMA dans la campagne qui viendra en septembre, c'est clair. On va essayer de réorienter, de travailler avec nos gens de marketing pour les aider à refléchir un peu plus peut-être sur les orientations publicitaires. Mais il reste encore que nous sommes dans un monde de compétition, nous devons compétitionner les grands de ce monde. Je vous dirai que nos principaux compétiteurs sont les Honda, les Yamaha, les Polaris, enfin bref des gens qui peuvent vraiment nous bousculer. Alors, nous, il faut être alertes et il faut être en réponse à ce que le consommateur demande. Est-ce qu'on peut l'orienter? Absolument.

Mme Boulet: Peut-être... Je laisserais la place à mes collègues.

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

M. Tomassi: Oui. Peut-être revenir à votre question de la publicité. On comprend que, quand une entreprise fait une étude de marché sur un véhicule, il y a des propositions de publicité qui sont envoyées et qui sont acceptées par la direction pour aller de l'avant.

Mon questionnement se pose à ce que si... Je vous donne un exemple, là: la limite sur les parcours. Sur les chemins, il y a quand même une limite de vitesse, là, comme sur une route, là. Ce n'est pas parce qu'on peut conduire à 160 km sur un chemin... Alors, il y a quand même des limites. En ayant cette perspective... Je sais que... Je comprends quand vous dites que ça rentre dans une oreille puis ça sort de l'autre. Mais il y a quand même des règles, hein? Puis je prends peut-être votre exemple comme l'industrie automobile. Même si on sait que la vitesse maximum sur l'autoroute, c'est 100 km/h, il y a encore aujourd'hui des autos qui se vendent à 300, 320 chevaux, où est-ce que, dans la vie normale de la voiture, tu ne l'atteindras jamais, le 300 chevaux, parce que c'est impossible.

Or, je me dis, moi: Si l'obligation de vitesse... si la réglementation de vitesse est existante, si les gens sont conscients que la vitesse ne doit pas être un facteur — comment je pourrais dire? — de vente dans votre sport, parce que c'est quand même un sport de loisir, pourquoi ne pas mettre l'emphase justement sur... Je

comprends, là, mais sauf que, s'il n'y a pas personne qui le commence, où est-ce que... Si jamais le gouvernement, de l'autre côté, décide de légiférer dans ce sens-là pour dire: Bon, bien, là, votre publicité, là, c'est bien de valeur, mais de la publicité, quand vous montrez que le gars fait un saut de trois pieds, quatre pieds dans un banc de neige, c'est bien de valeur, mais ça n'existera plus. Or, est-ce que vous ne pensez pas, comme entreprise, qu'aller dans ce sens-là pourrait peut-être être quelque chose qui pourrait vous démarquer, là? Bombardier a quand même été le précurseur dans ce domaine. Or, je me dis, moi: Pourquoi ne pas aller dans ce sens-là? Ou est-ce que, de votre côté, vous dites: C'est de la compétition?

Alors, est-ce que vous nous demandez, disons: Légiférez, comme ça tout le monde va être sur le même pied d'égalité? Parce que je crois que votre préoccupation, c'est de dire: Si, moi, Bombardier, je le fais, les autres le feront-ils? C'est un peu ça que vous venez nous dire.

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

M. Pichette (Pierre): Écoutez, pour ce qui est du Québec, on peut se poser la question: Si on le faisait, nous, est-ce que les autres suivraient? Pour ce qui est des autres marchés, c'est la même chose. Je vous entends très bien. Quand on fait une campagne publicitaire, hein, les gens comprennent que, pour réaliser une campagne publicitaire et pour la développer, on fait des études très spécialisées pour savoir qu'est-ce que les gens s'attendent, hein? C'est très clair, il y a des gens, il y a des choses qui... Et il est évident que, dans le domaine des véhicules récréatifs, la performance est de loin ce qui est en haut. Et je ne vous dis pas qu'il ne faut pas changer les choses, ce n'est pas ça. On est prêts à faire des choses. Et, comme je vous dis, à travers l'association, et c'est peut-être là qu'il faut commencer, commencer à travers l'association, où tout le monde est sur le même pied d'égalité, où là on envoie des messages qui sont plus des messages — pardonnez-moi mon anglicisme — de «lifestyle» plutôt que de performance, hein, réunions familiales, enfin bref tout ça. Et d'ailleurs, nous, on a commencé, du côté marin, à le faire dans certains marchés où les gens reçoivent cette information-là de façon positive.

Mais je ne demande pas de législation là-dessus. Il faut comprendre que les gens qui sont les clients... Ici, au Québec, on a fait beaucoup d'études pour comprendre où les clients veulent aller, qu'est-ce qu'ils veulent avoir, et tout ça. Et, pour changer les mentalités, on va avoir beaucoup de travail à faire parce que les gens s'intéressent à la performance, s'intéressent à pouvoir utiliser les véhicules. Et ça ne veut pas dire qu'ils le font tout le temps. Ce n'est pas... La recherche d'une grosse cylindrée, ce n'est pas parce qu'on est toujours à pleine capacité. C'est que, quand on veut l'énergie, bien elle est là, et on peut l'utiliser. Même type... même situation au niveau des voitures. Et, au niveau des voitures, l'augmentation de la cylindrée au cours des dernières années est marquée. Puis ce n'est pas parce que les gens, d'un point de vue, si vous voulez... en moyenne vont aller plus rapidement, ou quoi que ce soit. Il y a un besoin d'avoir quelque chose qui est énergique sous le capot.

● (17 h 30) ●

Le Président (M. Pinard): 19 minutes. Alors, si vous avez une question très courte à poser, M. le député

de Montmagny, très courte, parce qu'on a déjà dépassé le temps.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Une très courte, oui. Je vais faire ça très bref. On parle de financement des réseaux, et ce qui a été proposé, c'est un ajustement de ces montants prélevés en sus de la SAAQ. Êtes-vous favorables? Est-ce que vous avez des opinions ou si vous auriez une approche différente?

M. Pichette (Pierre): Je pense que le milieu doit participer au financement de l'infrastructure. Moi, je me promène dans le monde, et c'est clair, l'envie que beaucoup de gens ont sur les systèmes qui existent au Québec en matière de motoneiges et de VTT.

Parce que 33 000 km balisés de motoneige et 17 000 dans l'autre cas, c'est des choses qu'on ne voit pas. Et même nos amis du Sud n'ont pas ce genre de réseau structuré. Alors, je pense qu'il y a des avantages à les avoir, et ça remonte à il y a 30 ans, où les efforts avaient été faits pour développer ce genre de sentier.

Moi, je pense qu'il faut que les gens y participent, que les utilisateurs y participent, parce qu'ils en jouissent, et tout ça. Maintenant, comment on peut faire pour, si vous voulez, les faire participer? Quels sont les barèmes? Bien, je vous dirais que je ne suis pas très compétent dans ce genre de choses là. Mais, moi, je me dis, personnellement en tout cas, que les gens qui jouissent d'un service, d'une opportunité devraient contribuer. Alors...

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

M. Deslières: ...M. le Président. M. Pichette, Mme Pépin, bienvenue à cette commission. À la page 3 de votre mémoire, vous nous annoncez une bonne nouvelle, dans le fond, vous nous annoncez que vous êtes en train de mettre sur pied un centre de recherche et de développement de technologies, en Estrie, je crois. C'est pour dans quelques mois?

M. Pichette (Pierre): Écoutez, on travaille très fort.

M. Deslières: Oui?

M. Pichette (Pierre): On travaille très fort.

M. Deslières: Vous nous indiquez que vous avez demandé de l'aide au gouvernement.

M. Pichette (Pierre): Écoutez, les discussions sont en cours, les discussions préliminaires sont en cours. On n'est pas au stade où on est même près des décisions. Mais disons qu'on a, oui, eu des premiers contacts, et on continue.

M. Deslières: Aux deux paliers?

M. Pichette (Pierre): Aux deux paliers. Absolument.

M. Deslières: Parfait. Est-ce que la ville de Sherbrooke est impliquée?

M. Pichette (Pierre): La ville de Sherbrooke, en ce moment, je vous dirai que non. Pourquoi? Parce que la décision du lieu de l'établissement du centre de recherche n'a pas été prise. Est-ce qu'elle sera à Valcourt? On a bien... Je pense qu'ici... Je pense que j'ai mentionné en Estrie. Alors, c'est pour ça, je vous dirai, que les autorités municipales... Non, pas encore.

M. Deslières: Le centre va créer combien d'emplois?

M. Pichette (Pierre): D'emplois? Écoutez, on pense qu'on pourrait aller jusqu'à 40, 50 emplois, mais de haut niveau, là. On parle de chercheurs, de chercheurs en sarrau blanc, là. Des chercheurs Jean Coutu, là, c'est...

M. Deslières: Sans annonce, là, sans annonce.

M. Pichette (Pierre): Parce que, écoutez, c'est vraiment... On a des centres de recherche. Je disais dans ma présentation qu'on en a... Mais là on parle de «advanced technology».

M. Deslières: C'est une très bonne nouvelle pour le Québec. Félicitations. Est-ce que je peux vous demander, dans la même question: Combien est-ce que votre entreprise investit en RD par année? Une hauteur, là? À quel niveau? On parle-tu de 25 millions, de 50 millions, de...

M. Pichette (Pierre): Écoutez, je vous dirais que c'est probablement beaucoup plus près de... plus de 100 millions de dollars.

M. Deslières: Très bon. M. Pichette, à la page 6 de votre mémoire, concernant les émissions sonores, vous nous indiquez... Je vais vous relire: «À cet effet, il faut noter qu'une partie importante du niveau sonore d'une moto-neige, jusqu'à 50 %, provient du véhicule lui-même, soit de la friction exercée sur la chenille.»

Dans le même sens de mes premières questions, est-ce qu'il se fait — parce que c'est 50 %, c'est majeur, c'est important; est-ce qu'il se fait — beaucoup de travail de recherche pour tenter de solutionner, là, entre guillemets, d'abaisser les émissions sonores?

M. Pichette (Pierre): Oui. À Valcourt, on a un laboratoire.

M. Deslières: Sur cet aspect-là, sur cet aspect-là?

M. Pichette (Pierre): D'émissions sonores tant sur les moteurs que sur le restant du véhicule. Oui.

M. Deslières: Et ça va dans le bon sens?

M. Pichette (Pierre): Écoutez, ça va dans le...

M. Deslières: Des bonnes nouvelles à annoncer bientôt?

M. Pichette (Pierre): J'aimerais vous dire que oui, mais c'est plus complexe que ça.

M. Deslières: Je comprends. Juste un élément, là, sur lequel vous vous prononcez... Attendez un petit peu, là.

(Consultation)

M. Deslières: Concernant l'âge des conducteurs, vous nous dites: Nous, chez nous, l'entreprise, notre norme est déjà indiquée à 16 ans. Et je pense que vous êtes à l'aise avec le fait que... Si jamais le gouvernement et la ministre s'exécutent dans ce sens-là, vous allez être très à l'aise, puisque dans les faits votre norme est déjà portée à 16 ans, contrairement, par exemple — puis je ne vous piège pas, là — au Conseil de l'industrie de la motocyclette, qui tout à l'heure a dit: Nous autres, pour différentes raisons, là...

M. Pichette (Pierre): Oui. Puis, écoutez, on respecte beaucoup... Puis il y a des gens qui ont dit, et je pense que c'est aussi très vrai, des gens qui nous ont dit: Écoutez, c'est quand même des sports qui peuvent se pratiquer en famille, et, quand on a 14, 15 ans, on peut peut-être accompagner les parents et conduire, et tout ça. Et puis on est très... écoutez, très, très ouverts à ce genre de choses là. Je ne voudrais pas que la position BRP... Parce que, nous, on a décidé d'uniformiser tout ça. Motomarine, c'est 16 ans, VTT, c'est 16 ans, motoneige, c'est la même chose. C'est les recommandations qu'on fait. Mais il faut comprendre aussi qu'il y a des contextes qui sont peut-être différents et puis que, moi, je ne voudrais pas me retrouver dans une situation où des sorties familiales... et d'autant plus, pour rejoindre l'idée de la ministre, qu'on se voie dans une situation où on doit empêcher des jeunes qui peuvent conduire, et qui sortent avec les parents ou avec des amis, parce qu'ils ont 14 ou 15 ans. Ce n'est pas dans ce sens-là que nous avons fixé l'âge de recommandation.

Le Président (M. Pinard): Pourquoi l'âge a été fixé par Bombardier à 16 ans?

M. Pichette (Pierre): Parce que, écoutez, motorisation, 16 ans, les permis de conduire, véhicules automobiles, il y a quand même une consistance dans tout ça. Nos véhicules sont des véhicules souvent qui demandent un peu d'énergie, de capacités physiques. C'est vrai qu'il y a des gens qui ont 14 ans qui sont en mesure de faire face à la musique. C'est pour ça que je suis un peu... Mais il fallait qu'on... On a décidé à un moment donné de dire: Bon, bien, le point de rencontre, pour nous, qui semble consistant avec une certaine vérité dans d'autres secteurs où on permet de gérer un équipement motorisé, c'est dans ce sens-là qu'on est allés.

Le Président (M. Pinard): L'étude a sûrement été faite par la compagnie, parce que ça représente en bout de ligne peut-être un effet direct ou indirect sur les ventes. Est-ce que c'était dans le but de promouvoir que... pas promouvoir, parce que la compagnie n'a pas à faire cette promotion-là, mais vraiment la compagnie, socialement, veut se montrer vraiment comme étant avant-gardiste au niveau des normes de sécurité maximale et a connaissance aussi des implications que peut avoir sur une famille le décès ou des blessures graves occasionnées

à des jeunes filles ou des jeunes hommes de 14 ans et moins?

M. Pichette (Pierre): M. le Président, BRP est très sensible et, dans le développement de tous ses produits, prend en considération le facteur sécuritaire. Ça, c'est au coeur de ce que nous sommes, c'est au coeur des choses que nous faisons. Donc, nous avons travaillé avec des institutions américaines, des institutions européennes qui font des analyses, qui réfléchissent à ce genre de choses là, avec lesquelles on travaille régulièrement, et qui souvent nous disent ou nous ont dit dans le passé: Oui, 16 ans, bon, c'est vrai qu'il y a des gens qui sont plus costauds à 15 ans, et tout ça. Et c'est nous, après avoir, si vous voulez, échangé avec ces gens-là, essayé de constater quelles sont les réalités... Parce qu'il n'y a pas de réalité, il n'y a pas de vérité. Une vérité n'est pas nécessairement meilleure que l'autre. Il y a des contextes, et tout ça. Mais on peut mettre plus ou moins 16, on peut mettre plus ou moins 15 aussi, on peut mettre plus ou moins 14, puis là il faut s'expliquer. La même question, vous me l'auriez posée, M. le Président, si j'avais dit plus ou moins 14. Parce que j'aurais dit: Les gens sont plus costauds, et tout ça. Non, on a décidé que c'était cet âge-là, et puis voilà.

• (17 h 40) •

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Moi, la question... parce que j'utilise beaucoup les VTT et les skidoos depuis les années que c'est sorti à venir à aujourd'hui. Parce que beaucoup de questions se sont posées sur le poids de la machine, concernant les accidents, que les... Mais, moi, mon expérience que j'en ai avec tout ça, c'est qu'aujourd'hui les machines sont plus pesantes, mais elles sont pas mal plus stables qu'elles étaient, il y a... quand elles sont sorties et qu'elles étaient moins pesantes. C'est rare aujourd'hui qu'on va... à moins... c'est sûr que ça peut arriver, mais, capoter avec un quatre-roues, il faut le faire presque par exprès, là, parce qu'ils sont beaucoup plus stables.

Vous me direz si j'ai raison, là, parce que des fois je pense qu'ils ne me croient pas tout le temps. Moi, je leur dis... Parce qu'on associe beaucoup l'âge avec le poids, en disant que quelqu'un qui a un accident ne peut pas relever le bicycle ou le skidoo, mais, moi, je m'excuse, mais je pense que j'aurais un accident avec ça puis je me retrouverais en dessous du bicycle ou du skidoo, je ne serais pas capable de le lever plus, là. Ce n'est pas mon... bien peut-être mon âge, là. Mais, quand ça pèse 500, 600 lb, puis on n'est pas... Normalement, quand on est avec un quatre-roues ou un skidoo, on n'est pas sur le plancher des vaches, là, on est dans la neige ou on est... ça ne se lève pas comme ça, 500, 600 lb, là. Il y en a peut-être qui le font, mais, moi, je ne suis pas encore rendu là. Est-ce que j'ai raison de penser ça?

M. Pichette (Pierre): Vous avez raison, parce que, écoutez, la stabilité des équipements, aujourd'hui, est beaucoup meilleure qu'elle l'a été dans le passé. Le travail de recherche qui a été fait sur la stabilité des véhicules, que ce soit marins, que ce soit VTT, que ce soit motoneiges, est une constante, et ça fait quand même

depuis 1959 que BRP travaille sur la motoneige. Les VTT, il y a quand même de l'expérience de nos compétiteurs qui est là depuis des années. Et la preuve, c'est qu'il y a eu certains VTT qui étaient moins stables. Les trois-roues ont été bannis, hein? Déjà, en 1988-1989, Consent Decree, les manufacturiers se sont entendus que, des trois-roues, on ne fera plus ça, hein, en tout cas, du moins pas dans ce design-là. Les quatre-roues, aujourd'hui, sont beaucoup plus stables. Je faisais allusion dans ma présentation qu'on en a même créé pour des deux-places, et tout ça, que ce soient des deux-places un à côté de l'autre, des deux-places en tandem. Donc, il y a beaucoup, beaucoup d'attention portée là-dessus, et c'est sûr que les véhicules, aujourd'hui, sont des véhicules beaucoup plus stables. Tout est dans la façon dont ils vont être utilisés.

M. Grondin: Comme on dit par chez nous, tout est entre les deux oreilles.

M. Pichette (Pierre): Écoutez...

Le Président (M. Pinard): M. Pichette, vous avez l'occasion de voyager à travers le monde, vous représentez votre compagnie partout sur les cinq continents. Aujourd'hui, lorsque vous nous dites que la compagnie a décidé de fixer l'âge à 16 ans, est-ce qu'en Europe ou dans les autres continents, chez notre voisin du Sud, est-ce qu'il y a un mouvement qui est déjà en place ou qui semble vouloir s'installer pour fixer l'âge, qui va suivre dans le fond la décision que la compagnie québécoise a prise?

M. Pichette (Pierre): M. le Président, permettez-moi de vous donner un exemple, hein. Tout est relatif, toujours. Les VTT, ici, sont des véhicules hors route. En Europe, si on veut les homologuer selon la loi européenne — c'est la loi quadricycle — ils deviennent des véhicules utilisables sur la route tel qu'ils sont désignés, aujourd'hui, pour des véhicules hors route. Il faut changer les pneus un peu, et tout ça, mais disons que le véhicule lui-même... Culture différente.

Vous allez me dire: Mais pourquoi c'est comme ça? C'est parce qu'en Europe des grands espaces et des forêts, il n'y en a pas. Alors, ils se promènent dans la rue. Je vais à notre usine d'Autriche, nos collègues arrivent au bureau avec des VTT, ils arrivent de la maison, sur la route. On ne ferait jamais ça ici parce que ce n'est pas permis. Les véhicules sont construits hors route. Alors, quand vous me posez la question: Est-ce qu'ailleurs dans le monde on réfléchit à ce genre de... je vous dirai que certainement qu'on y réfléchit. Les étapes de la réflexion ne sont peut-être pas rendues au même niveau que nous, parce que les contextes sont différents, parce que les gens n'ont pas eu besoin à réfléchir comme ça.

Évidemment, l'avènement des VTT en Europe maintenant commence à faire réfléchir les gouvernements, commence à faire réfléchir la Communauté européenne. Nous travaillons avec eux pour faire évoluer le métier, si vous voulez, ou faire évoluer le... et on est très présents. Nous avons dernièrement ouvert un bureau BRP à Lausanne, en Suisse, BRP International. On a un bureau en France, à Aix-en-Provence, pour la France. Nous avons, écoutez, une infrastructure européenne, en plus de nos fabricants, de nos filiales manufacturières en Autriche et en Finlande. Nous avons une citoyenneté européenne.

Nous parlons aux Européens, nous échangeons avec le pouvoir politique européen, avec les législateurs, avec les techniciens des gouvernements, nous parlons de ce que nous vivons aujourd'hui, hein, depuis le 30 novembre 2004. On parle de ce qui se passe au Québec avec tous nos gens.

Donc, les métiers évoluent, les contextes évoluent. Ils ne sont pas rendus au même niveau; on a des situations complètement différentes. Et nous, comme manufacturiers, bien là on essaie de s'ajuster avec tout ça. Mais je peux vous dire une chose, que nos véhicules européens... que nos véhicules nord-américains qui disent: 16 ans, c'est le même véhicule avec la même recommandation, là-bas, qui dit 16 ans, mais il est homologué quadricycle. Donc, les personnes, ils le prennent, ils ont 16 ans, ils s'en vont sur la route avec, ce qui est, pour nous, un peu, je vous dirais, sacrilège, dans le sens que le véhicule est un véhicule hors route, il est «designé» pour faire de l'hors route. Puis on dit aux Européens: Est-ce qu'on ne pourrait pas l'homologuer, le certifier sur une autre loi? Il n'y en a pas. Alors, on travaille au développement d'une autre loi pour permettre de faire d'un VTT un VTT. Mais la réalité est ce qu'elle est.

Le Président (M. Pinard): Et dans le continent nord-américain?

M. Pichette (Pierre): Le continent nord-américain, écoutez, on travaille beaucoup avec les différents États. Encore là, les États américains souvent ont des façons différentes de voir les choses. Ils sont moins structurés qu'ici en termes, si vous voulez, de système de sentiers. En tout cas, il y en a beaucoup qui nous demandent ou qui viennent... Et la preuve, c'est qu'il y a beaucoup de gens qui viennent faire du VTT et de la motoneige ici parce qu'il y a des sentiers, parce qu'il y a de la neige, parce qu'on jouit d'une infrastructure qui est inégalée ailleurs.

Le Président (M. Pinard): ...qui est préconisée aux États-Unis est sensiblement celle que vous recommandez?

M. Pichette (Pierre): C'est strictement laissé aux autorités locales. C'est les autorités locales, les manufacturiers.

Le Président (M. Pinard): Et c'est variable d'un État à l'autre, dans le Nord?

M. Pichette (Pierre): Écoutez, je vous dirai que, dans le cas de la motoneige, probablement que c'est 14, 15 ans un peu partout, je pense. Le VTT, je pense qu'on est à 16 ans, parce qu'à 16 ans c'est ce qu'on appelle, aux États-Unis, SVIA qui recommande l'âge, et CPSC.

• (17 h 50) •

Le Président (M. Pinard): Moi, je vous remercie infiniment. Mes collègues, est-ce que vous avez d'autres questions? Alors, merci, M. Pichette, madame. Merci infiniment. Vos propos ont su enrichir les membres de la commission. Merci infiniment de vous être déplacés.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi. Malheureusement, on a un peu de décalage, et c'est la Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue, Mme la Protectrice. Alors, ce ne sera pas tellement long, un 45 minutes, et nous sommes à vous.

Alors, chers collègues, j'invite maintenant la Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue, qui est représentée par M. Mario Provencher et Mme Maude Guy, de s'approcher. Et je vous indique que vous avez un 15 minutes pour nous présenter votre mémoire, et, par la suite, il y aura un échange avec les collègues de l'Assemblée, les membres de la commission. Alors, M. Provencher.

Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue (CREAT)

M. Provencher (Mario): Oui. Merci beaucoup, M. le Président, Mme la ministre, chers députés. Alors, la Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue suit et participe à la démarche de consultations publiques sur les véhicules hors route, entreprise par le gouvernement, depuis le tout début car elle est très intéressée à développer un modèle pratique de quad et de motoneige responsable et harmonisé avec les autres utilisateurs sur le territoire et dans le respect de l'environnement.

Après le passage de la ministre déléguée aux Transports, Mme Julie Boulet, en juin dernier, nous avons décidé d'aller de l'avant en créant le Comité des sentiers récréatifs en Abitibi-Témiscamingue. Ce comité travaille actuellement à l'ébauche d'un plan stratégique des sentiers récréatifs en Abitibi-Témiscamingue. Ce plan servira d'outil à la prise de décision auprès des instances régionales. C'est pourquoi la démarche, aujourd'hui, s'inscrit favorablement dans le cours de nos actions. C'est avec l'aide du Comité des sentiers récréatifs que nous avons évalué les propositions pour apporter des commentaires constructifs sur le document d'orientation.

Alors, en petite mise de situation. L'Abitibi-Témiscamingue, on a beaucoup de véhicules motorisés hors route, c'est sûr qu'on a beaucoup de sentiers de motoneige, le quad commence à prendre de l'expansion parce que la popularité vient en grandissant. Il ne faut pas oublier aussi en parallèle les activités de plein air qui deviennent de plus en plus populaires, et les utilisateurs réclament, eux aussi, leurs zones de terrains de jeu et les moyens financiers de réaliser leurs projets. De plus, les gouvernements et les divers organismes encouragent de plus en plus le loisir actif pour l'amélioration de l'état de santé de la population. Souhaitant coordonner les différentes activités de loisir et harmoniser les usages sur le territoire, un comité consultatif, présidé par la CRE, s'est formé. Ce dernier est composé d'intervenants concernés par la planification des sentiers récréatifs, soit les aménagistes des MRC, Tourisme Abitibi-Témiscamingue, Loisir et sport Abitibi-Témiscamingue, le MRN secteur territoire, secteur faune et secteur forêt, le MDDEP ainsi que le MELS.

Le Comité des sentiers récréatifs de l'Abitibi-Témiscamingue s'est donné comme mission de contribuer à la construction d'une belle société de loisir, dans un environnement sain pouvant répondre aux besoins des différents utilisateurs composant la collectivité, dans le respect et la protection de l'environnement et par une

planification structurée, globale et rationnelle des sentiers récréatifs. Le comité a également pour mission de travailler à doter la région de l'Abitibi-Témiscamingue d'une vision commune grâce à l'élaboration d'un plan stratégique des sentiers récréatifs de l'Abitibi-Témiscamingue. Entre autres, dans les objectifs, c'est un souci de coordonner le développement et de consolider ce qui existe déjà en Abitibi-Témiscamingue. Nous avons aussi mis sur papier les valeurs et les principes communs, tout ce qui nous tient à coeur. Alors, vous avez dans le mémoire la liste des valeurs sociales, environnementales et économiques, je vais vous faire grâce de la lecture.

Alors, maintenant, je vais vous faire les observations et les commentaires que le comité a faits sur les points où est-ce que nous avons des interrogations. Alors, au niveau de la concertation régionale, le développement et la planification des réseaux de sentiers ne doivent pas être l'affaire que des clubs. On leur a remis trop longtemps cette responsabilité sur les épaules. Pourtant, plusieurs autres intervenants, conscients de différents facteurs à plusieurs échelles, entrent en ligne de compte dans l'aménagement du territoire. Les aménagistes, entre autres, peuvent veiller à une meilleure planification en considérant les normes et les règles, règlements à respecter, la cohabitation des différents usagers, l'environnement, etc. La décision de mettre en place des tables de concertation dans chacune des régions pour le développement d'un réseau interrégional pour le quad et la motoneige réjouit la conférence régionale, qui prêche les vertus de la concertation depuis toujours. La concertation prend du temps, mais elle est payante à long terme. Elle engage les parties dans une démarche pour trouver des solutions gagnantes.

Au niveau des mandats de la table de concertation, nous avons plusieurs questionnements. Premièrement, au niveau des tables de concertation, comment est-ce qu'on va arriver pour obtenir des droits de passage à plus long terme ou sur une base permanente? Ou alors: Comment éviter la circulation hors sentier en milieu agricole? Il faudrait des mesures plus robustes pour que les tables aient les moyens et les outils à leur disposition afin d'assurer l'aménagement en terrain privé et public.

Deuxièmement, le mandat, ce serait aussi de déterminer les sentiers squelettes. Alors, on sait qu'il va falloir diminuer le réseau. Mais, nous, en Abitibi-Témiscamingue, ce qui nous différencie, c'est que, premièrement, on a un climat qui est différent des autres, on a une durée d'enneigement qui est vraiment plus longue que les autres régions, et notre qualité de neige est meilleure. Puis, il ne faut pas oublier que le réseau de sentiers de motoneige, c'est notre seul produit d'appel touristique, qui se distingue au niveau mondial et qui est primordial, il faut le conserver tel quel. Ensuite, au niveau de la longueur du réseau, il ne faut pas oublier aussi les accès à l'Abitibi-Témiscamingue, la distance est grande. Si on prend à partir de Mont-Laurier vers l'Abitibi-Témiscamingue ou de l'Outaouais en venant vers l'Abitibi-Témiscamingue, ce qu'on a peur, c'est que ces distances-là fassent partie du calcul des sentiers. Alors, ce serait important de le prendre en considération.

Troisièmement, la planification des réseaux prendra en considération le développement économique, l'environnement et la cohérence du réseau, des secteurs résidentiels, etc. Il existe déjà des tables et des comités

qui effectuent ce travail, il faut partir de la base existant dans les milieux. Les tables de gestion intégrée des ressources, les GIR, par exemple, remplissent déjà ce rôle en partie. Aussi, les nouvelles commissions forestières n'auraient-elles pas reçu le mandat du ministre des Ressources naturelles et de la Faune, M. Pierre Corbeil, de réaliser un plan régional de développement forestier à l'intention de tous les usagers de la forêt? On doit donc maximiser la démarche en utilisant les travaux existants afin de réaliser sur chacun des territoires... selon les réalités de chacun des territoires pour éviter d'imposer des démarches mur à mur.

Un autre questionnement par rapport aux membres. Le questionnement qu'on se pose, c'est: Selon ce qui est présenté dans le document d'orientation, comment est-ce qu'on va faire pour obliger les gens à venir s'asseoir à la table? On sait que souvent tous ces intervenants-là sont déjà pris dans d'autres activités, ils ont des agendas ça d'épais, alors comment on va faire pour les intéresser? Aussi, au niveau de la nomination, comment on va faire la nomination des citoyens, des instances locales, régionales, des entreprises forestières? Est-ce qu'ils vont vraiment vouloir venir s'asseoir avec nous?

Au niveau de la coordination, on remarque que, dans cette partie-là, on parle d'un budget annuel de 20 000 \$. Alors, le questionnement qu'on se pose, c'est: Comment, avec 20 000 \$, une ressource peut s'occuper de faire la liaison entre les clubs, entre les partenaires régionales, les citoyens, les instances gouvernementales, ensuite s'occuper d'animer des tables, organiser des tournées de consultation, rencontrer les responsables, sans compter tout ce qui va autour et sans non plus venir amputer des budgets déjà utilisés par les organismes comme la CRE, où déjà nos argents sont déjà cédulés sur d'autres tables ou d'autre comités, alors qu'on croit qu'avec le 20 000 \$ ça va être très difficile de remplir le mandat du gouvernement dans ces conditions-là?

● (18 heures) ●

Au niveau du comité consultatif, la création d'un comité consultatif à l'échelle du Québec soulève, pour nous, certaines craintes. D'une part, aucun représentant des régions n'y est nommé. Est-ce que ça va être les coordonnateurs des tables de concertation régionales ou d'autres représentants qui seront présents? Les risques de ne pas assurer une cohérence entre les travaux de la table régionale et du comité consultatif ou alors de se voir imposer une façon de faire les choses à la verticale sont élevés. D'autre part, comparativement à ailleurs au Québec, les liens vers les autres régions limitrophes ne seront pas faciles à développer et à maintenir, en Abitibi-Témiscamingue. Les distances qui nous séparent des régions voisines sont très grandes.

Au niveau du programme de financement, la Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue s'interroge à savoir quels programmes déjà existants serviront à financer la mise en place des réseaux interrégionaux et quels seront les montants accordés. Comme nous ne désirons pas que d'autres programmes soient pénalisés, il faudrait idéalement injecter de l'argent neuf. Nous vous demandons des précisions pour mieux comprendre à quoi s'engagent les CRE.

De plus, le document ne spécifie pas s'il y aura un quelconque programme gouvernemental pour veiller au financement de l'entretien du réseau squelette, hormis

les montants prélevés par la SAAQ. Nous devons donc comprendre que les clubs seront encore engagés à l'entretien du réseau interrégional. Nous, nous croyons que l'entretien devrait plutôt être fait sous la gouverne du ministère des Transports. Ce dernier pourrait aller en sous-traitance pour veiller à l'entretien. Nous avons vécu dans les dernières semaines une problématique au niveau de la route provinciale dans notre secteur et, à cause de certains petits conflits au niveau du club, nous avons perdu trois semaines de tourisme dans notre région. Ça fait qu'à partir du moment que ce serait le gouvernement qui pourrait légiférer là-dessus ou s'occuper... voir à l'entretien, pour nous, ça pourrait nous faciliter la tâche.

En dernier lieu, le programme de financement de l'entretien, est-ce qu'il est seulement applicable à partir de 2009? Étant donné que le travail est déjà amorcé dans notre région, il y a de fortes chances pour que les réseaux soient identifiés avant mai 2009.

Au niveau du système de péréquation, la ministre a reçu maintes fois la suggestion de réviser le système de péréquation des fédérations lors de sa tournée des régions. Il y a certes un besoin d'apporter une plus grande équité entre les régions afin de redonner tout son sens au terme de «péréquation». Entre autres, il faudrait rajouter des critères à l'intérieur du calcul de cette péréquation, soit en prenant en considération la fréquence du surpassement — plus qu'il y a des motoneiges qui passent, alors il faut plus souvent que la surfaceuse passe — ensuite, le nombre de semaines d'enneigement — alors, le fait que, nous, si on a un mois de plus d'enneigement, ça veut dire qu'il faut faire du surpassement... du surfacage, excusez, un mois de plus; alors, il faut le prendre en considération — et aussi le nombre de kilomètres à entretenir. Ces différents critères parviendraient à combler le manque à gagner des clubs dans les régions périphériques où il y a une faible densité de population et une vaste étendue de territoire. Souvent, ces mêmes régions sont les plus fréquentées par les touristes en raison des meilleures conditions de neige et du nombre important de kilomètres de sentiers.

De plus, nous jugeons important que les fédérations rendent des comptes sur l'argent public dépensé. Il est difficile actuellement de savoir où les sommes prélevées sur les frais d'immatriculation sont dépensées et à quoi s'affairent les fédérations.

Au niveau de la pérennité des sentiers, si on met à part la loi n° 90 qui est présentement en vigueur, on n'a présentement aucune mesure pour assurer la pérennité des sentiers. Alors, quels seront les moyens que les tables de concertation auront pour pouvoir être sûres que les sentiers vont rester là? En contrepartie de la loi n° 90, on aimerait aussi qu'il y ait une instance pour recevoir les plaintes des citoyens et pour connaître les éventuels dérangements qui sortent de la sphère juridique. Il reste deux minutes? O.K.

Au niveau de la santé publique, l'autre questionnement qu'on se pose, c'est: Au niveau de la Loi sur les compétences municipales pour interdire la circulation des VHR sur les plans d'eau, est-ce que, «sur les plans d'eau», ça comprend les zones humides, les terres inondées qui font partie du bassin d'eau? Qu'est-ce qu'on fait, nous, dans notre région, au niveau de nos eskers, où est-ce qu'on retrouve une eau pure, la meilleure en Amérique du Nord? Alors, quels seront les moyens que les municipalités pourront avoir pour protéger nos eskers?

Au niveau de l'évaluation du parc des VHR, notre crainte, c'est que le fait qu'il y ait beaucoup de véhicules qui ne soient pas conformes... notre crainte, ce serait que le gouvernement recule. Alors, on voudrait être sûrs et certains que ça puisse se faire.

Au niveau des emprises ferroviaires désaffectées, on aimerait que le mandat soit donné aux MRC, pour ne pas qu'aux endroits où est-ce qu'il y a des emprises ferroviaires une municipalité décide que c'est à 10 heures que ça ferme, puis l'autre, à 11 heures, puis l'autre, à 9 heures, pour ne pas que ce soit trop mêlant.

Au niveau de la surveillance des sentiers, on est parfaitement d'accord. La seule crainte qu'on a, c'est... Déjà, au niveau de l'automobile, on a de la difficulté à faire valoir qu'un silencieux est très bruyant sur... si on parle de la catégorie petite Honda Civic, là, parce que les policiers de la SQ n'ont pas nécessairement toutes les installations. Alors, comment qu'un agent sur le bord d'un sentier de motoneige va pouvoir dire: Ton véhicule, il est trop bruyant, je te donne une amende? La peur, c'est qu'un juge puisse renverser la décision.

On est très sensibilisés... C'est fini? Merci.

Le Président (M. Pinard): Vous savez, M. Provencher, nous aurons l'occasion de tout approfondir ce qu'il peut vous rester à communiquer aux membres de la commission dans l'échange qui va débiter immédiatement. Nous en avons pour 30 minutes avec vous et avec madame... Merci de cette présentation. Et, sans plus tarder, je céderais maintenant la parole à Mme la ministre déléguée aux Transports et députée de Lavolette.

Mme Boulet: Merci beaucoup, M. le Président. Alors, bienvenue, Maude... Mme Guy et M. Provencher, bienvenue à cette commission parlementaire, et on est très intéressés aux commentaires que vous nous apportez. Je pense que l'échange qu'on aura va nous permettre d'éclaircir certaines choses, parce que je vois qu'il y a des choses qui ont peut-être été mal comprises à l'intérieur du document, puis peut-être que ça me permettra de vous rassurer également sur certaines craintes que vous avez. Alors, je vais essayer de faire le tour rapidement des choses que je peux préciser, qui seraient peut-être importantes, puis après ça j'ai des questions à vous poser. Alors, je vais aller par éléments, là, je vais les passer rapidement, puis je vais vous donner...

Je vois que vous avez peur... on parle d'un processus de rationalisation, puis vous avez peur qu'on coupe un certain pourcentage de votre réseau existant. Alors, en aucun cas... ce n'est pas ça du tout qu'on veut dire dans le document. On dit qu'il y a 33 000 km de sentiers de motoneige et à peu près 20 000 km de sentiers... c'est 17 000 km de sentiers de VTT. Bon. Est-ce que, dans certaines régions, il y en a trop? Au lieu d'entretenir deux sentiers parallèles, est-ce qu'on ne pourrait pas en prendre rien qu'un puis l'entretenir? Ça diminuerait les coûts d'entretien. Mais ça, c'est un exercice que les régions vont faire, ce n'est pas nous qui allons décider si, dans une région donnée, il y a trop de sentiers ou il n'y en a pas assez. Si vous avez besoin de tous les sentiers que vous avez, que ce soient les sentiers régionaux, locaux ou interrégionaux, alors c'est votre comité, votre table de concertation qui va venir définir vos besoins en termes de sentiers. Vous avez un très, très grand territoire

à couvrir. Il n'y a pas personne qui prétend qu'on va aller couper des sentiers en Abitibi, en aucun temps.

Le 20 000 \$ pour la ressource, évidemment que... Vous nous dites que ce n'est pas suffisant. Je dirais, presque la grande majorité des régions nous ont passé le même commentaire. Alors, on a pris bonne note de ce commentaire-là, on est après fouiller dans nos réserves, au MTQ, voir si on est capables de bonifier cette aide-là. Soyez assurés qu'on a pris bonne note de ce commentaire-là.

● (18 h 10) ●

Vous parlez également d'attendre jusqu'en 2009, parce que, vous, vous avez fait une partie du travail, puis c'est vrai, vous étiez la région la mieux organisée. De toute ma tournée, c'était chez vous que c'était le mieux organisé. Et il n'est pas question que vous attendiez après quiconque puis il n'est pas question que ce que vous avez mis en place, que ça ne serve plus non plus. Si la région décide que la structure qui a été mise en place doit être la structure qui doit être maintenue pour continuer la planification et le développement des sentiers, bien on n'a pas de problème avec ça, pas du tout, non plus. Puis il n'y a personne qui va être pénalisé parce qu'il y avait déjà du travail de fait. Et c'est ce qu'on voulait s'assurer, c'est que ceux qui avaient fait le travail... On n'a pas dit: On va donner rien que 20 000 \$ à ceux qui ne l'ont pas fait. On le donne à tout le monde, justement parce que, même ceux qui ont fait du travail, ils méritent de l'avoir et parce qu'il reste certainement des choses à accomplir, des choses à définir puis du travail, là, à plus long terme. Des fois, c'est des visions à plus long terme. Quand on a fait le travail de base, bien il reste des choses à peaufiner, alors l'argent sera là pour permettre à votre organisme ou à votre structure de continuer ce qu'elle a commencé.

Vous passez un commentaire, là, au sein du comité consultatif, qu'il n'y a aucun représentant des régions. C'est un commentaire qui nous a été emmené. On a déjà considéré et on pense que c'est une bonne suggestion. On nous a parlé de mettre peut-être trois représentants qui viendraient des différentes tables au sein du comité consultatif. Alors, on prend bonne note de ça. Et ça, je pense que c'est des modifications qu'on peut apporter facilement.

Vous avez parlé... les responsabilités, de les transférer des municipalités aux MRC, dans le sens de la grille horaire, pour qu'il y ait une certaine homogénéité sur l'ensemble du territoire. C'est à l'intérieur du document. C'est quelque chose qu'on va... on va permettre aux MRC d'assurer cette homogénéité-là sur l'ensemble de son territoire pour ne pas qu'un touriste qui débarque, quand il arrive dans une région voisine de chez vous, il y ait une grille horaire, puis, tout d'un coup, il débarque en Abitibi, puis il est trop tard, il aurait dû être couché. Alors, il faut qu'il y ait cette homogénéité-là, sinon le sentier interrégional n'aura pas toute la puissance qu'on veut lui donner au niveau touristique.

Au niveau du financement, je vais éclaircir comme il faut les deux choses. Il y a un financement, il y a un programme au ministère des Affaires municipales, on va avoir des argentés qui vont être dédiés aux sentiers interrégionaux. Les sentiers interrégionaux, ils existent déjà, la plupart d'entre eux; je ne pense pas qu'on en développe de nouveaux. Par contre, il y a des sentiers interrégionaux qui sont problématiques. Ce n'est sûrement

pas le cas chez vous, mais, si je parle des Laurentides, entre autres, vous allez comprendre qu'il y a des sentiers interrégionaux qui sont sources de conflit parce qu'il y a une cohabitation ou il y a des... beaucoup de résidences à proximité. Alors, l'argent qui va venir du programme du MAM, il y a cet argent-là. Il y aura également la contribution des partenaires, qui peuvent être soit l'industrie, qui peuvent être les municipalités. Il y aura également le volet II qui pourra être dédié. C'est qu'il y aura certains tronçons dans les sentiers interrégionaux qui devront être déplacés parce qu'ils sont conflictuels. Des fois, ce sera déplacé; des fois, ce sera des mesures d'atténuation qu'on pourra y apporter; des fois, ça pourra être de réduire encore davantage la vitesse; des fois, il y aura peut-être des murs, je ne le sais pas, des murs, des barrières qui pourront être posées, dépendamment du cas problématique.

Alors, l'argent, le programme du MAM, ce n'est pas de l'argent neuf, dans le sens qu'on ne demande pas aux contribuables de nouvelles taxes ou de nouveaux impôts, mais c'est de l'argent qui vient de la taxe... qui vient des impôts des contribuables, j'en conviens, mais on ne leur en demande pas plus. Il y a des argentés au MAM, il y a des enveloppes, et c'est la première fois qu'un gouvernement va dédier une enveloppe pour aider les régions à régler ces problèmes de tronçons conflictuels. Alors, c'est une nouvelle enveloppe qui est dédiée aux sentiers récréatifs. Ça ne s'est jamais fait, il n'y a jamais eu un gouvernement qui a débloqué des fonds pour aider les régions à régler leurs problèmes de conflits d'usage sur des tronçons qui sont problématiques.

Pour ce qui est de l'entretien, l'entretien, que ce soient les sentiers locaux, régionaux ou interrégionaux, ça va continuer à être financé à l'intérieur du programme de la péréquation du financement, avec la plaque d'immatriculation. Ceci dit, il y a des demandes de la part des deux fédérations qui nous demandent d'augmenter cette surcharge-là. On est en train d'analyser, voir quels seront les impacts: Est-ce que ça semble consensuel qu'on augmente cette taxe-là dans le sens de l'utilisateur-payeur? Mais, oui, il y a un problème de péréquation et, oui, elle devra être redistribuée différemment. Et ça, on va travailler avec les fédérations des clubs de motoneige pour revoir cette formule-là. Toutes les régions éloignées nous ont dit: Nous, on a beaucoup de kilométrage, pas nécessairement beaucoup de membres, et ça devient excessivement difficile pour nos bénévoles. Alors ça, on va s'asseoir avec la fédération et on va revoir ce qu'il est possible de faire avec eux pour qu'il y ait un partage qui soit plus équitable pour l'ensemble des régions.

Vous avez parlé, là... Je vais aller avec une question, M. le Président. Vous avez parlé qu'il devrait y avoir une instance pour recevoir les plaintes. Est-ce que vous pensez que le comité consultatif pourrait être cette instance-là ou ça en prendrait une autre, instance qui générerait seulement que les plaintes?

M. Provencher (Mario): Vas-y, Maude, c'est ton idée.

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

Mme Guy (Maude): Bien, je trouve personnellement, là, que c'est une excellente idée. En fait, ce qu'on voulait, c'est garder une porte ouverte pour

qu'il y ait quand même une écoute de la part du gouvernement, s'il y a des situations qui sont vraiment insoutenables, qu'on puisse avoir un système qui permette de revenir en arrière parce que... On est conscients que, pour le bien commun, il faut à un moment donné mettre des règles puis dire: Bien, c'est là qu'il passe, il ne peut pas tout le temps changer. Mais, quand même, la pratique de VHR, ça demeure un loisir et ce n'est pas... ce n'est pas une voie de contournement. Alors, je pense que ce serait une bonne idée de le donner au comité consultatif.

Mme Boulet: Au comité consultatif, ce serait une bonne idée? M. le Président... Chez vous, c'est des retombées de presque 40 millions de dollars, les véhicules hors route, alors c'est des retombées économiques qui sont importantes. Alors, nous, ce qu'on veut faire, c'est faire en sorte d'être en amont, de prévenir les conflits d'usage, ce qui n'est peut-être pas... Chez vous, vous avez beaucoup de territoire. Les résidences à proximité, il y en a peut-être moins que dans les grands centres, dans les zones urbaines, où on connaît une croissance démographique. Mais c'est qu'il faut... On veut faire de la prévention puis essayer de tout mettre en place. Ce qu'on propose, ce n'est pas une solution idéale. On a essayé de jouer sur tous les volets puis de mettre ensemble toutes ces pistes de solution là, puis on espère que ces solutions-là nous permettront d'atteindre l'équilibre qu'on recherche.

J'aurais une autre question. Mme Guy, vous dites: «En dernier recours — pour le financement, là, puis la péréquation; vous dites — nous pourrions décloisonner le membership à travers le Québec.» Alors, ce que vous nous suggérez, c'est que toutes les cartes de membership aillent dans un pot et que ça, autant avec l'immatriculation, la surcharge, pourrait être redistribué sur les clubs. C'est bien comme ça que je le comprends, Mme Guy?

Le Président (M. Pinard): Mme Guy.

Mme Guy (Maude): Oui. Ça, c'est en dernier recours, si le système de péréquation n'est pas révisé dans le sens qu'on le suggère. On le voit fréquemment, là, dans nos clubs, il se fait une compétition presque malsaine pour fermer certains tronçons pour être certain que les Ontariens arrivent par leur territoire, leur MRC et pas l'autre. Alors ça, ce serait une façon aussi de régler ce problème-là puis de redistribuer les sommes selon les structures de coûts réels dans chaque région, parce qu'on voit que c'est... C'est 500 \$ qui sont alloués par kilomètre, mais ce n'est pas nécessairement le même coût dans toutes les régions.

Mme Boulet: Ce n'est pas le seul élément qu'on doit considérer, là, selon vous.

M. Provencher (Mario): C'est ça.

Mme Guy (Maude): C'est ça. Tout à fait.

Mme Boulet: Et j'aurais une autre question, ma dernière. Après, si j'ai des collègues qui... Vous me parlez des eskers. Moi, je ne connais pas ça, là. J'ai peut-être l'air... Je ne sais pas si...

Le Président (M. Pinard): ...c'est de l'eau.

Mme Boulet: Oui. Bien, je sais que c'est de l'eau, mais c'est quoi? C'est une source d'eau potable, Mme Guy? Vous voudriez la protéger au même titre... Bien, c'est ça, je voudrais juste que vous m'expliquiez pourquoi vous avez des inquiétudes. Si c'est une prise d'eau potable, elle est considérée comme un lac.

Mme Guy (Maude): En fait, les eskers sont une formation géomorphologique, qui s'est formée avec le retrait des glaciers, qui a laissé des sillons de sable, de roche, et ça fait un filtre extraordinaire pour l'eau. C'est surélevé en fait, c'est comme une veine sur le territoire. Et, pour le transport, c'est idéal: on n'est pas en zone humide, c'est sur du beau sable. Alors, il y a des routes qui sont faites là-dessus, des sentiers qui sont faits là-dessus, mais on risque de polluer les eskers, qui sont très fragiles. Il faut établir une forme de protection pour protéger les eskers parce qu'en dessous de ça se trouvent des sources d'eau potable qui sont très pures, très bonnes. Alors, c'est pour ça. Il y en a beaucoup en région.

Mme Boulet: O.K. Alors, ce que vous demandez, ce n'est pas tant de les protéger comme eau potable mais comme milieu fragile, Mme Guy. C'est bien ça, si je comprends bien?

Mme Guy (Maude): Oui, oui.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, on va vérifier. On va vérifier avec nos juristes, là, avec nos gens, nos spécialistes, voir si les municipalités ou à la limite les MRC pourraient avoir cette autorité-là de définir...

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

Mme Boulet: Alors, si j'ai un collègue... Je ne sais pas...

Le Président (M. Pinard): Alors, je céderais maintenant la parole au député de La Prairie.

M. Dubuc: Merci, M. le Président. J'ai comme bien compris, tantôt vous avez dit qu'il y a beaucoup de neige, vous avez de la belle neige, puis vous en avez plus longtemps qu'à d'autres endroits parce que ça dure un mois plus longtemps. Mme la ministre, souvent... ce qui est la logique aussi, on dit souvent «l'utilisateur-payeur». J'aimerais ça savoir... Vous avez l'avantage d'avoir un sport qui va s'étirer plus longtemps qu'à d'autres endroits, mais j'imagine bien que vous avez des retombées économiques assez avantageuses, là. On peut-u savoir les coûts exactement, c'est quoi, les retombées économiques dans votre coin? Parce que vous avez l'avantage que ça dure un petit peu plus longtemps, puis je crois qu'il doit y avoir beaucoup de...

Mme Guy (Maude): Je ne me rappelle pas exactement. Je crois que c'était autour peut-être de 40 millions, mais je ne suis pas certaine, je ne me rappelle plus de l'étude. L'ATR serait plus...

Le Président (M. Pinard): La ministre l'a.

Mme Guy (Maude): Oui? Vous avez la réponse?

Mme Boulet: J'ai les chiffres, Mme Guy.

Mme Guy (Maude): Ah bon! Allez-y.

Mme Boulet: Je ne veux pas vous interrompre, je m'excuse, mais j'ai les chiffres, qui viennent d'être déposés, selon l'étude de retombées touristiques seulement, non manufacturières et indirectes, là, mais directes, touristiques, c'est 40 millions chez vous.

Mme Guy (Maude): C'est ça. Voilà.

Mme Boulet: Quad et motoneige.

Une voix: Vous étiez proche.

Le Président (M. Pinard): Alors, ça répond, M. le député de La Prairie?

M. Dubuc: Vous aviez la réponse pas mal près, là, vous avez parlé de 40 millions. Merci.

Une voix: C'est 40 millions. Elle l'avait drette dessus.

M. Dubuc: Ah oui! Elle l'avait. Merci.

Le Président (M. Pinard): Alors, nous allons maintenant céder la parole au député de Montmagny-L'Islet, adjoint parlementaire.

● (18 h 20) ●

M. Morin (Montmagny-L'Islet): M. le Président, merci. M. le Président, permettez-moi de saluer ces gens de l'Abitibi-Témiscamingue au nom de mon collègue, Daniel Bernard, qui a dû quitter compte tenu de l'heure.

Ma question. À la page 10, vous dites: «De plus, nous craignons que l'évaluation du parc actuel des VHR ne fasse reculer le gouvernement dans son intention d'interdire la circulation des véhicules qui ne répondront pas aux normes en vigueur en 2007.» Voulez-vous préciser? Mettons, l'année charnière 2006. Est-ce que vous évacuez tous les autres véhicules VHR des années antérieures?

Mme Guy (Maude): Il y a des formes progressives qui peuvent être mises en place. C'est certain qu'on ne peut pas effacer tout le parc de véhicules hors route. Ce qu'on ne voudrait pas cependant, c'est que le gouvernement se rende compte qu'il y en a trop et que, là, il faut reculer. On pense qu'il faudrait quand même avancer dans la démarche et s'assurer qu'il y ait des mesures qui sont mises en place, et qu'on avance d'année en année, que les règles se resserrent de plus en plus.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. C'était mon inquiétude que vous enleviez tout ce qui était avant, mais je crois qu'avec les intervenants qu'on a eus et c'est... l'année charnière sera l'année 2006 pour faire avancer au niveau de l'environnement.

Mme Guy (Maude): Oui. Parfait. Merci.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député. Alors, nous cédon maintenant la parole au député de Beauharnois et critique officiel de l'opposition en matière de transports. M. le député.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Bienvenue, M. Provencher, Mme Guy, bienvenue, merci de vous être déplacés. Fort intéressant. Mme Guy, M. Provencher, je veux vous parler de vos bénévoles, puis vous me dites si je suis correct dans mes informations, que j'ai lues dans vos documents, là, mais je ne les retrouve pas, là, à cette heure-ci. Est-ce qu'il est exact qu'en Abitibi-Témiscamingue il y a une personne sur 10 qui a un VHR, comparativement à une sur 50 à travers le Québec?

Mme Guy (Maude): Oui.

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

M. Deslières: C'est exact?

Le Président (M. Pinard): Mme Guy.

Mme Guy (Maude): Oui, c'est exact. Il faut dire que notre économie est basée sur les ressources naturelles, et ce sont des véhicules utilitaires en premier lieu, donc, et l'étendue des territoires... on a aussi beaucoup, beaucoup de territoires publics, et ça, ça favorise l'utilisation des VHR, contrairement en terres privées, là, si on peut dire. Alors, oui.

M. Deslières: Donc, je suppose que vous avez beaucoup de bénévoles. Et plusieurs groupes sont venus au cours des derniers jours nous dire que les bénévoles étaient fatigués, essouffés, qu'on leur demandait beaucoup de choses qui sortaient du bénévolat, là. Racontez-moi donc la situation de vos bénévoles chez vous. Quel est l'état... leur état... la situation de vos bénévoles?

Mme Guy (Maude): Bien, c'est exactement comme vous le dites, là, ils sont fatigués, éreintés. On pense qu'il faut leur décharger une responsabilité qui leur a été mise sur les épaules trop longtemps, qui est la planification des sentiers interrégionaux et intrarégionaux. On veut le faire en concertation avec les clubs, mais aussi avec les autres utilisateurs des territoires, puis comme ça les clubs auront plus de temps pour faire leurs activités qu'ils veulent faire. C'est à la base une activité sociale pour les gens qui sont bénévoles. Là, pour l'instant, ils règlent des conflits, ils se tiraillent entre eux parfois. Ce n'est pas nécessairement facile pour eux. As-tu quelque chose à ajouter là-dessus?

M. Provencher (Mario): Non, toi, tu es bien partie.

M. Deslières: Donc, un peu la même situation qu'on a pu percevoir à travers différentes régions. Je ne veux pas le généraliser, mais il y avait quand même une constante, une tendance, dire: Écoutez, là, là comme ailleurs, les bénévoles sont fatigués... Je ne recommencerais pas ce que je viens de dire, là. La même situation se présente chez vous.

Mme Guy (Maude): Oui, oui, tout à fait. Puis en plus on leur demande d'être compétents à connaître les normes, les règlements à appliquer dans le développement des sentiers, faire affaire avec cinq, six différents ministères. Ce n'est pas nécessairement dans leurs cordes, dans leurs compétences à eux. Il faut les appuyer là-dedans, et je pense que le rôle de la table de concertation serait exactement ça. C'est ça, les bénévoles des clubs n'ont pas nécessairement des compétences d'aménagement du territoire, malgré toute leur bonne volonté.

M. Deslières: Combien vous avez de clubs, Mme Guy? Environ, là. Un ordre de grandeur.

Mme Guy (Maude): Six.

M. Deslières: Six? Six clubs?

Mme Guy (Maude): Oui, en motoneige. En quad, six ou sept.

M. Provencher (Mario): Six ou sept, oui.

Mme Guy (Maude): Oui.

M. Deslières: D'accord.

Le Président (M. Tomassi): Ça va, M. le député, oui?

M. Deslières: Ah! excusez-moi, M. le Président. Oui. M. le Président, je vais revenir sur la question plus matérielle, plus monétaire, financement. Vous nous dites, à la page 10 de votre mémoire, que la ressource qui sera engagée, 20 000 \$, ce n'est pas suffisant. Faites donc comme les autres, dites-nous donc combien est-ce que vous pensez que... Personne ne s'est gêné, tout le monde a dit clairement un chiffre, un montant. Je vous sens un petit peu gênée.

Mme Guy (Maude): Bien, je suis un petit peu gênée d'avancer le chiffre comme ça. Ce que je peux vous dire, c'est que...

M. Deslières: Gênez-vous pas, gênez-vous pas, la table est mise. Laissez-vous aller, Mme Guy, laissez-vous aller.

Mme Guy (Maude): Bien, juste le salaire à temps plein d'une personne, 20 000 \$, avec les avantages sociaux qu'il faut couvrir, et tout ça, c'est sûr que c'est insuffisant. Mais il y a aussi tous les coûts de logistique qu'il faut engager. Quand on veut faire de la concertation, ça implique qu'il faut aller sur le terrain, il faut faire le tour des MRC, il faut rencontrer les gens, tout ça. Bien, en tout cas...

M. Deslières: Je vais vous aider, moi, Mme Guy. Je ne suis pas bien, bien gêné, moi.

Mme Guy (Maude): Allez-y.

Une voix: ...

M. Deslières: Non, écoutez, c'était public, tout ça, puis on en a parlé souvent, là. Les gens nous ont

indiqué un ordre de grandeur, là. La moyenne, c'était 40 000. Puis il y en a quelques autres plus braves qui nous ont dit jusqu'à 60 000.

Mme Guy (Maude): Bon.

M. Provencher (Mario): Oui.

M. Deslières: Ha, ha, ha! Mme la ministre...

Mme Guy (Maude): C'est bien.

M. Deslières: Non, mais est-ce que ça vous rejoint? Non, blague à part, est-ce que ça vous rejoint?

Mme Guy (Maude): Oui, c'est un peu ce que j'avais en tête.

M. Deslières: À 40 000, là, c'est... on fait quelque chose, là.

Mme Guy (Maude): Oui.

M. Provencher (Mario): Plus 60 000.

Mme Guy (Maude): Même 60 000 pour la logistique.

M. Deslières: Pardon?

M. Provencher (Mario): Je veux dire: plus 60 000, parce qu'il ne faut pas oublier la grandeur du territoire. Je veux dire, le territoire est très grand.

Le Président (M. Tomassi): M. Provencher...

M. Deslières: Bon. Alors, les gens se sont dégénés, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Oui, oui, exactement. J'ai vu Mme la ministre, elle était d'accord avec Mme Guy, mais là, avec M. Provencher... Allez-y, M. le député.

M. Deslières: ...M. le Président, à cette heure-ci, on peut quand même...

Autre aspect du financement, vous nous indiquez, à la page... toujours à la même page, à la page 10 de votre chose, vous dites: Vous vous attendiez... Là, ce que j'essaie de comprendre, vous vous attendiez, chez vous, à ce qu'il y ait de l'argent neuf. Et là vous dites: Non, non, attention, il n'y a pas d'argent neuf, on reprend de l'argent d'anciens... de programmes existants. Et, à ce moment-là, vous nous dites: Faites attention, là, vous allez déshabiller Jacques pour habiller Pierre, puis vous allez pénaliser dans l'ensemble du développement économique, parce que les CRE, les MRC sont responsables, sont dépositaires, vous allez... Moi, j'ai tenu ça, là, depuis deux jours, ce... Je crains, j'ai une crainte, franchement j'ai une crainte, là, que ce ne soit pas suffisant et qu'en plus de ça il y ait un problème majeur parce que... d'abord, on ne sait pas la hauteur de ce qui va être dégagé de ces programmes-là, mais, en plus de ça, prenons l'hypothèse optimiste qu'on va dégager des millions et des millions, forcément ça va avoir des conséquences sur les autres

programmes, les autres volets du développement économique. Je vous laisse la parole.

Le Président (M. Tomassi): Mme Guy.

Mme Guy (Maude): Je trouve que vous avez déjà une partie de la réponse dans votre question. Je suis tout à fait d'accord avec vous, on ne veut pas déshabiller Jacques pour habiller Jean. Il faut aussi faire place à d'autres aspects qui sont... On parlait de plein air, de sentiers récréatifs de plein air tout à l'heure, il ne faut pas les oublier, là. On s'en va de plus en plus vers une stratégie poussée pour la santé, la qualité de vie, tout ça... Il y a un élément que j'oublie, là, que je voulais ajouter. Ça m'échappe. Non, ça me reviendra peut-être tout à l'heure.

M. Deslières: Ça va.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Je vous invite à la page 12 de votre mémoire, quelque chose que je n'ai pas compris, au troisième paragraphe, pérennité des sentiers, on parle de la pérennité des sentiers. Bon, je ne lirai pas tout ça, là. «Peut-être faudrait-il songer à un mécanisme...» Toujours dans la perspective de la pérennité des sentiers: «Peut-être faudrait-il songer à un mécanisme de rétroaction pour des cas extrêmes d'insatisfaction généralisée.» Expliquez-moi ça, s'il vous plaît.

Mme Guy (Maude): Un petit peu ce qu'on disait en début de discussion avec la ministre: Est-ce que ça ne pourrait pas être là le rôle du comité consultatif que d'écouter s'il y a des plaintes généralisées et que le sentier permanent, il a été déterminé à tel endroit... Les gens, ce qu'ils nous ont donné comme commentaire, c'est: Est-ce que ce ne serait pas malsain de ne plus avoir aucun recours, absolument aucun recours une fois que le sentier permanent est déterminé? Alors, c'est ça qui nous inquiétait. On se disait: Il faut quand même laisser une porte ouverte, même si ce n'est pas sous l'aspect juridique, pour que les gens puissent venir exprimer leurs récriminations ou leurs plaintes, s'il y en a. Puis, à un moment donné, si c'est vraiment trop généralisé, il faudrait quand même laisser une porte de sortie pour un mécanisme de rétroaction. Enfin, c'était notre avis sur la question.

M. Deslières: J'essaie de... Vous parlez de comité de plaintes, d'un comité de conciliation, d'arbitrage, et là vous parlez de rétroaction...

Mme Guy (Maude): Ça, c'est une fois que le sentier...

M. Deslières: ...de mécanisme de rétroaction.

Mme Guy (Maude): Une fois que le sentier permanent serait déterminé.

M. Deslières: On n'est plus en amont, là, on est en aval, là.

Mme Guy (Maude): Oui.

M. Deslières: Mais c'est ça que vous... Mais qu'est-ce que vous prêchez, dans tous ces mécanismes, c'est des comités de conciliation, c'est un comité d'arbitrage? C'est de la médiation? Mais là, c'est comme comprendre que, s'il y a échec, bien vous devez avoir un mécanisme pour rétrocéder. Expliquez-moi, là, parce que je ne saisis pas ce que vous voulez.

● (18 h 30) ●

Mme Guy (Maude): En premier lieu, évidemment ce serait... les tables de concertation ont un rôle à jouer important dans la conciliation des usages, et, une fois que le sentier permanent sera déterminé, il faudrait quand même se garder une porte de sortie, je ne sais pas exactement sous quel aspect, mais pour justement arbitrer des conflits potentiels, qui pourraient survenir dans quelques années, plus tard, tu sais. Parce que, comme on le considère, ça demeure un loisir, les VHR. Ce n'est pas comme une route, ce n'est pas comme une piste d'avion. C'est sûr qu'il faut considérer le bien collectif, le bien commun, mais qu'il n'y ait plus aucune porte, là, aucun recours possible, c'est ça, là, qui nous faisait peur.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Une dernière question. Mon collègue a des questions pour vous. Mais là je veux saisir. Vous êtes en désaccord au fait qu'on retire aux citoyens et aux citoyennes le droit de recours, le droit de poursuite. Est-ce exact?

Mme Guy (Maude): Bien, le droit de recours, peut-être pas sous l'aspect juridique. On voudrait laisser une chance, mais ce n'est pas obligé d'être sous la forme d'un recours collectif devant un tribunal. Peut-être que, par le comité consultatif, il y aurait là un moyen de faire un arbitrage qui soit plus harmonieux, plus respectueux.

M. Deslières: Ça va pour moi. Merci, madame. Merci, monsieur.

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Écoutez, moi, je regardais à la page 11. Vous avez parlé que peut-être ce serait bon que ce soit géré par le ministère des Transports, les trails. Moi, là, ce petit bout là, je ne suis pas en accord du tout avec vous, là, parce que je pense que, mettre le ministère des Transports dans les trails de skidoo, on ne s'en sortira pas, là. Vous seriez peut-être mieux de...

Des voix: ...

M. Grondin: On a déjà de la misère à boucher nos nids-de-poule, s'il faut qu'on les mette dans...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Grondin: On n'est pas sorti du bois! Ça va être le cas de le dire, qu'ils ne sont pas sortis du bois. Je pense que ce serait peut-être mieux de prévoir engager des personnes et les payer, chaque club, que de mettre le ministère en charge des... On pourrait trouver une façon, mais je ne pense pas que c'est la façon dont on doit approcher.

Vous avez parlé pour le nombre de membres de club ou de... partager l'argent d'une façon différente. J'imagine que vous vouliez parler qu'il y a des clubs qui ont beaucoup de kilomètres à entretenir puis il y en a d'autres qui ont beaucoup de membres mais ont moins de kilomètres, mais... Tu sais, j'ai beau... Quand on pense à ça, les clubs où ils ont beaucoup de membres, il faut qu'ils passent la surfaceuse plus souvent, alors ils ont beaucoup plus de dépenses aussi que les clubs où ils ont moins de membres et ils ont plus de kilomètres. Tous les deux ont raison, mais ça va être de trouver un bon équilibre là-dedans qui... Il faut faire un partage. Je comprends très bien, là, en Abitibi, les kilomètres... Hier, on avait le monsieur du Nunavik qui est venu ici, là, puis il nous parle de 500 puis de 700 km de trails. Ça doit être quelque chose à entretenir! Je comprends qu'il devrait y avoir un partage, là, mais de quelle manière? Il ne faudrait pas enlever tout l'argent aux clubs qui ont beaucoup de membres. Il faudrait trouver une autre façon. Il y en a qui nous ont emmené l'idée de mettre une taxe sur l'immatriculation, de 25 \$ à 30 \$ de plus. Ça, ce serait facilement partageable entre les clubs, je pense, ça pourrait... Est-ce que vous êtes d'accord avec ça?

Mme Guy (Maude): Je vais vous donner un exemple. Par exemple, à Laval, combien de kilomètres de sentiers y a-t-il à Laval? Pas tellement. Combien de membres y a-t-il? Là, il y en a beaucoup. Si on compare avec notre région, c'est totalement l'inverse. Alors, oui, vous allez me dire: Il y a plus de monde qui circulent sur leur 60 km de sentiers, mais ces gens-là ne restent pas à Laval, ils viennent chez nous. Les gens viennent dans les régions plus au nord pour la qualité de la neige puis la durée de l'enneigement. Maintenant, ça, ça faisait aussi référence... Nous, on a comme porte d'entrée... bon, il y a la MRC de Rouyn-Noranda, d'Abitibi-Ouest, de Témiscamingue, qu'il y a les Ontariens qui viennent, et les MRC se font concurrence pour être les premiers à charger le droit d'accès pour tout le réseau du Québec, là, de l'Abitibi-Témiscamingue. Donc, si c'est le Témiscamingue qui ramasse, les autres MRC n'en auront pas même si les Ontariens vont y aller quand même, et là eux vont devoir passer plus souvent la surfaceuse quand même, parce qu'ils ne demeurent pas au Témis, ils continuent.

M. Grondin: Il y a un problème, là.

Mme Guy (Maude): Oui, tout à fait, c'est ça.

M. Grondin: Il y a une autre question qu'on n'a pas discutée beaucoup pendant les journées, les mesures d'urgence. Quand il y a un accident, de quelle manière... qui s'occupe des blessés? Est-ce que c'est la Sûreté du Québec? Est-ce que c'est les clubs? Est-ce que c'est les pompiers? C'est quoi que vous avez comme... pour sortir les... les accidents, quand il y en a?

Le Président (M. Pinard): Mme Guy ou M. Provencher?

Mme Guy (Maude): Commence.

M. Provencher (Mario): Je veux dire, bien c'est sûr que présentement, au niveau de... si on parle de la MRC

de Rouyn-Noranda, ce n'est pas une problématique, c'est déjà tout organisé au niveau de la Sûreté du Québec. Il y a des ententes qui sont prises avec tous les clubs de motoneige de la région. Puis on n'a pas parlé... Je n'en ai pas parlé, parce qu'on est vraiment en accord avec tout ce qui est là, puis c'est quelque chose qu'on croit, que tout le monde doit se responsabiliser, autant que... Le promoteur qui amène des touristes — on prend l'exemple des Français — bien cette personne-là devrait avoir des compétences et devrait avoir toutes les indications en cas qu'il arrive un pépin, pour pouvoir secourir ces personnes-là. Je crois que tout le monde doit se responsabiliser, mais les MRC, je pense, devraient prendre le leadership au niveau de ça.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. Provencher, Mme Guy. Merci beaucoup. Je tiens, avant de terminer, à mentionner que les commentaires du député de Beauce-Nord concernant le ministère des Transports n'appartiennent qu'à lui-même et ne sont pas nécessairement partagés par l'ensemble des membres de la commission. Alors, merci de vous être déplacés de l'Abitibi, et vos propos vont sûrement être très enrichissants pour les membres de la commission dans l'éventualité du projet de loi. Alors, merci beaucoup.

Alors, j'inviterais maintenant...

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Bien, on aime mieux préciser, parce qu'il ne faudrait pas tous passer pour des membres de l'ADQ, quand même!

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): Il fait du recrutement, lui, là.

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): Alors, j'inviterais maintenant le Protecteur du citoyen à bien vouloir se présenter.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Merci. Alors, permettez-moi, chers collègues, de vous présenter maintenant le Protecteur du citoyen, qui nous est représenté, aujourd'hui par Mme Micheline... Me Micheline McNicoll, Protectrice du citoyen — bonjour, madame; par Me Jean-Claude Paquet, conseiller juridique — bonjour; par Mme Marie-France Archambault, déléguée — bonjour; et par M. Stéphane Touchette, délégué.

Alors, d'abord, avant toute chose, je tiens à vous dire que nous attendions avec énormément d'impatience de vous rencontrer. Je peux vous assurer que, même si vous êtes le dernier groupe que nous recevons, nos oreilles seront tout ouïe, et nous avions tous hâte à cet échange.

Alors, madame, vous connaissez bien les règles qui régissent le travail en commission. Alors, vous avez un 15 minutes pour nous présenter votre mémoire, et par la suite il y aura sûrement un échange très intéressant, qui va durer 30 minutes, avec mes collègues de l'Assemblée. Alors, madame, à vous.

Protecteur du citoyen

Mme McNicoll (Micheline): Merci, M. le Président. Bonsoir, Mme la ministre, Mmes, MM. les membres de la commission. Il me fait plaisir de répondre à l'invitation des membres de la Commission des transports et de l'environnement et de vous faire part de mes commentaires sur le document d'orientation sur les véhicules hors route, rendu public par la ministre déléguée aux Transports le 8 février dernier. Mes commentaires seront consacrés aux propositions qui touchent aux recours des citoyens et qui, de l'avis du Protecteur du citoyen, menacent le maintien de règles équitables de coexistence pour l'ensemble. Un bref rappel du contexte à l'origine du document soumis à notre attention et des propositions qu'il contient permettra de mieux situer la portée de mes commentaires.

L'utilisation des VHR, motoneiges et véhicules tout-terrains, surtout à des fins récréatives, connaît, on le sait, un essor considérable au Québec depuis le début des années quatre-vingt-dix. Comme le confirme l'étude qui vient d'être déposée par la ministre du Tourisme, cette activité est devenue un outil de développement très important pour certaines régions par les retombées économiques qu'elle génère.

● (18 h 40) ●

Parallèlement à la croissance de cette industrie, la protection de l'environnement, la sécurité des personnes et leur qualité de vie sont devenues des préoccupations de premier plan pour la population. La question sur laquelle nous sommes appelés à nous prononcer est donc la suivante: Comment les réseaux de sentiers peuvent-ils à la fois tenir compte des impératifs touristiques, comme la présence, la proximité et la qualité des services et des attraits touristiques, et de la santé et du bien-être des populations riveraines et autres utilisateurs du territoire?

Afin de concilier tous ces enjeux, à la suite du jugement de la Cour supérieure, qui pourrait avoir d'importantes conséquences sur la pratique de la motoneige à des fins récréatives au Québec, le gouvernement imposait, en décembre 2004, un moratoire sur toute poursuite judiciaire basée sur les inconvénients du voisinage ou liés au bruit ou aux odeurs, le temps de procéder à une consultation publique et de proposer des pistes de solution permanente. Le moratoire était assorti de l'entrée en vigueur du Règlement sur les véhicules hors route venu apporter de nouvelles balises à cette activité.

Les propositions contenues dans le document d'orientation sont donc le fruit de la consultation publique tenue au printemps dernier. Essentiellement, la ministre propose de protéger l'industrie des VHR par la mise en place de réseaux de sentiers interrégionaux stables, tout en encadrant davantage la pratique de cette activité afin d'en atténuer les impacts négatifs pour les citoyens riverains.

Pour les fins de ma présentation, je souligne les propositions du document d'orientation qui concernent les mesures à protéger la santé publique, l'environnement et la sécurité ainsi que les mesures visant à assurer la pérennité des sentiers.

Pour mieux protéger la santé publique et assurer la pratique plus sécuritaire des VHR dans le respect de l'environnement, le document propose d'agir par voie législative et réglementaire ainsi que par des campagnes de sensibilisation. Les modifications législatives et

réglementaires portent sur les exigences techniques auxquelles devront répondre les VHR, sur les règles de circulation sur les sentiers ainsi que sur l'encadrement de la location des véhicules à des fins touristiques. On prévoit également clarifier et augmenter les pouvoirs des municipalités. Quant au volet surveillance des sentiers et sensibilisation, il est proposé de mettre en place des patrouilles spéciales de surveillance des sentiers, chargées de l'application de la loi, ainsi que des campagnes de sensibilisation.

Dans les mesures visant à assurer la pérennité des sentiers, les consultations publiques ont fait ressortir la préoccupation de plusieurs groupes, dont les fédérations des clubs de VHR et les MRC, pour que soit assurée la pérennité des sentiers. Selon ces participants, les négociations à la pièce pour les droits de passage sur les privés et l'éventualité d'autres recours comme celui ayant donné lieu au jugement de la Cour supérieure sont autant de facteurs susceptibles de conduire à la fermeture de tronçons de sentiers et ainsi menacer la survie de l'industrie. Le document de la ministre propose donc deux types de mesures susceptibles d'assurer la pérennité des sentiers.

La première mesure présentée dans le document est la constitution de tables de concertation et la mise sur pied d'un comité consultatif. Le document ne précise pas cependant s'il est possible que les tables de concertation et le comité demeurent des instances permanentes.

La seconde mesure visant à assurer la pérennité des sentiers est l'immunité contre les recours en responsabilité civile. Le document propose en effet de protéger, par amendement législatif, les sentiers qui feront partie des réseaux interrégionaux issus des tables de concertation et reconnus par le gouvernement contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés au bruit et aux odeurs. Pour bénéficier d'une telle protection, les sentiers devront respecter certaines balises concernant l'aménagement, les impacts sonores, qui seront déterminées par la loi ou par règlement municipal. La ministre estime que cette protection est nécessaire pour préserver les investissements des différents paliers gouvernementaux et des fédérations pour aménager [et] réaménager les sentiers et pour maintenir les retombées économiques générées par les VHR dans les régions.

Et voici mes commentaires. L'approche préconisée par le document d'orientation, privilégiant la concertation, la sensibilisation et un meilleur encadrement de la pratique des VHR au Québec, témoigne de la volonté réelle du gouvernement d'en arriver à un terrain d'entente entre utilisateurs et riverains. C'est là une démarche à laquelle le Protecteur du citoyen souscrit, bien entendu. Je m'interroge cependant sur certaines propositions qui, si elles étaient retenues, pourraient rompre l'équilibre des droits au détriment des citoyens riverains et même empêcher la cohabitation harmonieuse recherchée par la ministre.

Ma principale préoccupation concernant l'intention de la ministre de protéger les réseaux interrégionaux contre les recours devant les tribunaux est du fait que 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 de droits fondamentaux.

Je m'inquiète particulièrement du déséquilibre qu'engendrerait une telle immunité législative quant aux pouvoirs des citoyens riverains face à ceux des groupes représentant les utilisateurs, soutenus par l'État et les municipalités, soucieux de protéger les retombées économiques de la pratique des VHR. Dans une société de droit comme la nôtre, il est important que tous les citoyens disposent, en toute égalité, de mécanismes leur permettant de se faire entendre. Le recours aux tribunaux représente une garantie ultime de faire reconnaître ses droits par un tiers indépendant.

Le fait que les réseaux de sentiers interrégionaux seront issus de concertations régionales et qu'ils seront assujettis à une réglementation plus sévère, comme le propose le ministre, ne justifie pas quand même, selon moi, l'immunité envisagée. L'approche de concertation retenue pour l'élaboration des sentiers ne saurait suffire à elle seule à garantir une cohabitation harmonieuse. De plus, on peut s'interroger sur le poids réel qu'auront les citoyens riverains siégeant aux tables de concertation, de même qu'au comité consultatif provincial, face aux autres intervenants. Seule une représentation équitable de tous les groupes d'intérêts à ces instances, assortie d'autres mesures telles l'obligation de soumettre à la consultation publique tout changement de réglementation ou la transformation des tables de concertation en instances permanentes chargées de recevoir les suggestions visant l'amélioration du réseau pourra assurer une véritable concertation. Afin de favoriser cette concertation, il faudra donc s'assurer d'une représentation équitable des citoyens riverains des sentiers de VHR aux tables de concertation et au comité consultatif provincial.

Par ailleurs, une réglementation ne peut pas tout prévoir. Si tel était le cas, la probabilité que des citoyens entreprennent des recours judiciaires serait nulle et la question de l'immunité législative ne se poserait même pas. Comme l'a indiqué le jugement de la Cour supérieure, la reconnaissance d'une nuisance est fonction du contexte et se définit par opposition à la notion d'inconvénients normaux du voisinage, décrite à l'article 976 du Code civil du Québec. Il en ressort que des règles, aussi exhaustives soient-elles, ne peuvent protéger contre toutes les nuisances possibles et tous les inconvénients. Il est donc primordial de préserver le droit des citoyens de recourir aux tribunaux pour tenter de faire reconnaître l'existence de préjudices liés à la circulation des VHR.

Rappelons à cet égard que les règles auxquelles devront répondre les réseaux de sentiers pour bénéficier de la protection contre les recours judiciaires pourraient être appelées à évoluer en fonction des règlements municipaux et que la mise en place des réseaux ne devrait être complétée qu'en mai 2009. Qu'arrivera-t-il des recours des citoyens d'ici là? On sait qu'en vertu du projet de loi n° 90, adopté en décembre 2004, le moratoire sur les recours judiciaires doit prendre fin le 1er mai 2006. Le gouvernement a-t-il l'intention de le reconduire jusqu'à la fin des travaux des tables de concertation? Cela signifierait que tout recours continuerait d'être prohibé pendant trois ans, même en l'absence de réseaux balisés. Le document d'orientation est silencieux à ce sujet. Pour ma part, j'estime que l'immunité devrait prendre fin dès le 1er mai 2006. Aussi, je recommande de rétablir et maintenir le droit pour les citoyens d'intenter des recours devant les tribunaux basés sur les inconvénients de voisinage

ou sur des préjudices liés au bruit ou aux odeurs découlant de la pratique des VHR.

Le rétablissement du droit de recourir aux tribunaux devrait de surcroît être accompagné de la mise en place d'un mécanisme impartial et efficace de traitement des plaintes, par exemple via les instances municipales ou régionales. L'existence d'un mécanisme de résolution de conflits légitime et crédible aurait pour avantage d'offrir aux citoyens une alternative valable avant de songer à recourir aux tribunaux. Je recommande donc d'instaurer un mécanisme légitime et crédible de résolution des conflits relatifs aux impacts de la circulation des VHR sur la qualité de vie des citoyens.

Toute piste en ce sens devrait être explorée, car elle me semble de nature à favoriser la coexistence et ultimement à contribuer justement à la pérennité recherchée en laissant aux tribunaux de droit commun leur rôle de recours ultime, ce qu'ils sont en réalité.

● (18 h 50) ●

Mon dernier commentaire portera sur le retrait de l'obligation de faire approuver certains règlements municipaux par le ministère des Transports. Je m'interroge sur la portée de cette proposition qui, si elle était retenue, contribuerait également à miner l'équilibre des forces entre les différents intérêts en cause puisqu'elle aurait pour effet d'écarter un interlocuteur expert et indépendant, le ministère des Transports du Québec. L'approbation par le ministère vise en effet à vérifier que la circulation des VHR sur les chemins publics reste sécuritaire et qu'elle répond aux attentes du milieu.

Je comprends que la proposition veut donner suite aux demandes des municipalités qui, appuyées par les fédérations des clubs de VHR, souhaitent une plus grande autonomie à cet égard, estimant être les mieux placées pour répondre aux besoins locaux. Je m'inquiète de la déresponsabilisation du ministère qu'une telle mesure pourrait entraîner. Un seul devoir d'information, même assorti de l'obligation d'accompagner le règlement d'un rapport de sécurité et d'un plan de signalisation, tel que proposé dans le document, n'a pas les mêmes implications en termes d'imputabilité qu'une approbation formelle.

S'il est vrai que cette exigence peut paraître contraignante pour les municipalités, elle offre par contre certaines garanties que les règlements municipaux sont non seulement sécuritaires, mais aussi qu'ils ne sont pas adoptés en fonction des seuls intérêts économiques et qu'ils n'auront pas pour effet de pénaliser indûment les citoyens.

Soulignons aussi qu'advenant une perte d'imputabilité du ministère en cette matière la compétence du Protecteur du citoyen serait par le fait même remise en question, celui-ci ayant compétence sur le ministère des Transports mais non sur les municipalités. Les citoyens perdraient alors la possibilité de s'adresser au Protecteur du citoyen à l'égard de cette approbation sur une question, par exemple, d'absence de vérification de certaines données.

En somme, je suis d'avis qu'il faut maintenir l'obligation de faire approuver par le ministère des Transports les règlements municipaux relatifs à la circulation des VHR sur les chemins publics. Celle-ci devrait même être assortie de l'obligation formelle pour le ministère de vérifier que tout projet de règlement soumis à son approbation fasse consensus dans le milieu.

En conclusion, le Protecteur du citoyen estime que, si importantes que soient les considérations économiques reliées à la pratique récréotouristique des VHR, elles doivent être néanmoins jaugées dans le plateau de la balance de l'ensemble des droits de tous les citoyens. Le document d'orientation suggère plusieurs pistes de solution en ce sens. Certaines me semblent cependant menacer l'équilibre entre les deux plateaux de la balance. Mes recommandations visent essentiellement à préserver cet équilibre de façon à tendre justement vers la coexistence harmonieuse souhaitée par la ministre et sûrement par toute la population. Merci. Il me fera plaisir de répondre à vos questions.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, madame. Nous débutons cet échange et, sans plus tarder, je cède la parole à Mme la ministre déléguée aux Transports et députée de Lavoie. Madame.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, M. le Président. Alors, je voudrais souhaiter la bienvenue à toute l'équipe du Protecteur du citoyen, Mme McNicoll, M. Paquet, Mme Archambault et M. Touchette. Alors, merci d'être présents. On a dit que c'était le dernier groupe mais non le moindre, alors on est très contents de vous recevoir et on va prendre bonne note de vos commentaires.

Mme McNicoll, moi, pour commencer, ce que j'aimerais faire, c'est peut-être une petite mise en contexte. De quoi c'est parti, tout ça, cette démarche-là? Pourquoi on a initié cette démarche-là? Et quels étaient les objectifs qu'on recherchait? J'aimerais ça vous le dire, parce que des fois, quand on prend juste le document puis qu'on ne part pas de ce contexte-là, on n'a peut-être pas la même lecture ou le même esprit dans lequel le document, il a été fait.

Vous vous rappelez qu'il y a eu le dossier, le recours collectif pour le Petit Train du Nord. Ce recours collectif là, il y a eu le jugement de la juge Langlois à l'époque, en décembre... en novembre 2004, et il y avait finalement des impacts pécuniaires, là, suite au recours, et on estime que ça pourrait coûter éventuellement à la MRC environ 10 millions de dollars qu'elle devrait remettre aux citoyens qui vivent à proximité, à l'intérieur d'une distance séparatrice de 100 m, qui a été estimée par la juge Langlois. Alors, vous comprendrez que 10 millions de dollars pour une MRC comme les Laurentides... On pense toujours que les MRC des Laurentides sont très riches parce qu'ils ont le Mont-Tremblant, ce qui n'est pas le cas... dans le cas de Saint-Faustin du Lac-Carré, c'est une MRC qui n'a absolument pas les moyens d'assumer un tel remboursement ou une telle dette. Alors, ça a été un petit peu... ça a fait un petit peu une traînée de poudre, et toutes les MRC sont devenues vraiment, mais vraiment très inquiètes, et les compagnies d'assurance ont averti ces MRC là que, sur les emprises ferroviaires désaffectées, ils n'avaient plus l'intention de les protéger en termes d'assurance responsabilité civile. Alors, les MRC nous ont bien dit clairement, plusieurs MRC, que, s'ils n'avaient pas une protection dans ce genre-là, ils n'étaient plus capables de s'assurer, donc ils songeaient très sérieusement à fermer les sentiers interrégionaux, ce qu'on appelle le sentier Trans-Québec qui relie les régions les unes entre les autres.

Alors, quand vous dites que ma préoccupation était de préserver les retombées économiques de la pratique

touristique, ce n'est pas ça, la principale raison. La principale raison qui nous inquiète, nous, au ministère des Transports, et toute l'équipe qui est avec moi, c'est que, si ces sentiers-là ferment, Mme McNicoll, c'est que les gens vont se mettre à se promener partout, il va y avoir une circulation anarchique dans les secteurs très urbanisés, où il y a des problématiques, où il y a des tronçons conflictuels, et, si on a cette circulation anarchique, bien, des conflits d'usage, là, puis des citoyens qui vont devoir se plaindre, puis des problèmes d'environnement, il va y en avoir beaucoup, mais beaucoup plus que quand on est capable d'encadrer cette pratique-là. On sait qu'il y a eu 39 décès l'année dernière, dans la saison de motoneige. Les deux tiers de ces décès-là se produisent lorsque les gens circulent hors sentier. Alors, les sentiers sont les endroits qui sont balisés, qui sont surveillés, qui sont entretenus, et nous pensons que c'est dans les sentiers que nous devons encourager les gens à circuler pour un maximum de sécurité et pour faire en sorte qu'on ait le moins possible de conflits d'usage entre les riverains et les utilisateurs. Alors ça, c'est une des raisons.

On a décidé de faire une consultation publique, on a dit: On va aller voir partout, dans chacune des régions, comment ça se vit. Et on a vu 1 000 personnes, on a reçu 350 mémoires — je ne sais pas si vous en avez lu quelques-uns — et c'était... On a eu même, pendant notre commission parlementaire, la FQM, l'UMQ, qui représentent l'ensemble des municipalités sur le territoire québécois, toutes les CRE, les conférences régionales des élus, sont venues nous dire que, s'il n'avaient pas cette protection-là, il n'y aurait pas de sentiers interrégionaux.

Alors, ce n'est pas de gaieté de coeur... On a mis en place beaucoup, beaucoup de solutions. On a essayé de toucher à tous les volets, autant le resserrement des règlements... mais cette étape-là, cette position-là nous semblait incontournable. Alors, on a dit: Ce n'est pas vrai qu'on va demander une protection sur 50 000 km de sentiers, mais à tout le moins sur un réseau de base, un squelette, qui permettrait minimalement de maintenir ouvert le sentier qui relie les régions les unes entre les autres. C'est dans ce contexte-là. Et cette prise de position là s'est accompagnée d'une panoplie d'autres mesures qui vont permettre probablement, on l'espère, qu'il y ait une cohabitation harmonieuse en respect des droits des riverains à la quiétude.

Je vous le dis, on n'en a pas trouvé d'autres, Mme McNicoll. Si vous en avez d'autres, pistes de solution qui pourraient nous garantir que minimalement ce sentier-là de base va pouvoir rester ouvert, parce que les MRC vont les ouvrir... si vous en avez, d'autres pistes de solution, bien j'aimerais les entendre. Alors, c'est ma question. Si vous avez autre chose à nous proposer puis si vous me dites: Faites pas ça, Mme Boulet, mais vous avez pareil la garantie que ça va rester ouvert demain matin, que personne ne craint des recours collectifs aujourd'hui, là, si vous avez une autre réponse, là, bien on serait très heureux de l'entendre, parce que ça fait un an qu'on cherche puis qu'on le connaît, là... ce dossier-là, on le connaît par coeur, par coeur. On en mange depuis un an. Puis on n'a pas trouvé. On a juste trouvé à restreindre la protection balisée. On s'est dit: On va la restreindre sur un minimum de kilomètres de sentiers de motoneige. On est même prêt à mettre en place un programme du ministère des Affaires municipales qui va nous permettre,

avec chacune des régions... qui va identifier les tronçons problématiques sur son territoire. On est prêt à les accompagner financièrement pour déplacer ces sentiers-là ou mettre des mesures d'atténuation là où il y a des sources de conflits.

Alors, on pense qu'on met beaucoup de choses en place, puis on essaie de faire notre maximum, mais il y a une contrepartie. On dit: Les MRC, ils ont besoin d'une garantie, ils ont besoin de savoir qu'il y a cette protection-là, sinon tout ce qu'on mettra en place, ça ne servira à rien. Alors, j'aimerais savoir si vous avez une réponse ou une piste de solution intéressante à nous suggérer.

● (19 heures) ●

Mme McNicoll (Micheline): Merci, Mme la ministre. Je croyais que je vous en avais donné, mais on va développer un peu. Écoutez, on a bien pris connaissance de nombreux mémoires qui vous ont été présentés lors des consultations puis on a trouvé ça drôlement intéressant, parce qu'il y en a plusieurs — je pense à la MRC de La Vallée-de-la-Gatineau, le club de quads... la Fédération québécoise des clubs de quads de la Mauricie, des associations, plusieurs vous ont relaté de belles expériences... où, suite à la commotion, hein, presque la bombe atomique qu'a représentée le jugement Langlois, les gens se sont pris en main, se sont responsabilisés et ils ont eux-mêmes décidé de faire des ententes avec les fédérations.

Je pense que, dans tout ce que vous présentez, Mme la ministre, tout ce que vous dites est vrai. C'est vrai, ce que vous dites. Je vous crois, moi. Le problème que je vois, c'est qu'on dirait qu'il n'y a plus personne qui veut assumer un risque, gérer un risque. Moi, j'aimerais vous amener sur ce terrain-là, parce que, si on veut une garantie absolue, bien c'est évident, là... on enlève les droits, on enlève les droits de recours, des droits fondamentaux, et jusqu'où on va aller? Quand est-ce qu'on va s'arrêter?

Et, moi, j'aimerais vous soumettre respectueusement, Mme la ministre... Parce que je sais que, vous et votre équipe, vous avez travaillé fort, et c'est une opération, je dirais, louable et tout à fait dans la modernité de procéder par concertation, conciliation, de nous amener sur la gestion de ce risque-là par l'ensemble des partenaires. Si personne ne veut plus prendre de risques, on va tous être figés dans nos droits, puis on ne fera plus rien, et plus rien ne va évoluer, et les plus forts vont l'emporter tout le temps. Et, quand je vous parle des plateaux de la balance, c'est de ça que je vous parle. Moi, il me semble qu'il y a des gens de bonne volonté au sein des fédérations de motoneigistes, des quads, des municipalités; beaucoup ont déjà fait leurs preuves en mettant sur pied des mécanismes de traitement des plaintes, et vous comprenez que, chez le Protecteur du citoyen, on y croit, à ça.

Vous avez mis en place une réglementation déjà plus sévère. Il y a toute une série de mesures, qui, je dirais, sont dignes d'une société très civilisée, qui prennent en compte le bruit, qui prennent en compte les désagréments des riverains, mais on ne pourra pas tout prévoir. Puis il y a des choses qui évoluent, hein?

Alors, un des bons moyens de gérer le risque, et je pense que les municipalités doivent accepter de gérer un risque en le diminuant de toutes les manières... Vous avez déjà, vous proposez déjà des choses importantes qui sont de nature à minimiser ce risque-là. Il est déjà rendu assez bas, et si en plus... J'écoutais les gens qui étaient ici juste avant nous, ils ont parlé de la nécessité d'avoir

des mécanismes de traitement des plaintes. À cela j'ajoute, Mme la ministre, que notre expérience démontre que ça prend un recours de proximité, par exemple, chez les fédérations... près des usagers et des riverains. Mais, évidemment, quand on est une partie dans un conflit, c'est normal qu'on ait une orientation, et on a beau être de bonne volonté, chacun de notre côté, ça arrive que ça ne se règle pas, et c'est très important à ce moment-là d'avoir un tiers indépendant, un tiers indépendant qui va avoir de la crédibilité, de la légitimité. Ça veut dire, ça, qu'il va devoir être un petit peu plus formalisé, qu'il va devoir aussi représenter une certaine forme d'autorité morale ou juridique, je n'en sais rien. On connaît différentes formes: l'arbitrage ou le style ombudsman, qui agit en recommandation. Et les gens ne sont pas si pressés que ça de se précipiter dans les tribunaux, où ça coûte cher, où ça prend du temps. Et le seul recours collectif qui a eu lieu, bien c'est une situation qui a dégénéré pendant plusieurs années. Il y a sûrement des gens de bonne volonté aussi qui ont essayé de faire des choses. Je ne voudrais absolument pas jeter la pierre à personne. Mais il y a un moment, Mme la ministre, là, puis je pense qu'il faut le saisir. Mais je n'ai pas de garantie absolue pour vous et je n'en offre pas non plus.

Mme Boulet: Alors, Mme McNicoll, vous n'avez pas de piste de solution, vous me dites. Si on met tout ça en place, ça devrait marcher, puis les gens devraient accepter de prendre un risque. Alors, on va aller dire ça aux MRC, qu'ils devraient accepter de prendre un risque qui peut ressembler à celui du Petit Train puis qui vaut 10 millions de dollars! Puis je vais vous ramener leur réponse la prochaine fois que je vais vous voir, c'est promis.

Alors, on va laisser ce volet, là, parce qu'évidemment je pense qu'on ne conviendra jamais d'un consensus. Alors, je vais poser une autre question, puis après je vais céder la place à mes collègues. Vous parlez d'une représentation équitable à la table, là: «Assurer une représentation équitable des citoyens riverains des sentiers de véhicules hors route aux tables de concertation et au comité consultatif...»

Alors, vous pensez que ça me prend combien de citoyens riverains par table de concertation pour que ce soit une représentation équitable?

Mme McNicoll (Micheline): Alors, étant donné qu'on a... à la page 11 de votre document, on dit qu'il doit y avoir au moins un représentant des citoyens, un représentant des citoyens qui va être parmi les ministères concernés. Ça veut dire plusieurs ministères, des fonctionnaires, des organismes, des fédérations de VHR, des unions municipales, l'UPA, le Regroupement national des conseils. Ça fait pas mal de monde. Il nous a semblé qu'un seul citoyen, au moins un, que ce n'était probablement pas équitable. L'équité, ça rejoint aussi la notion d'équilibre. Je pense aussi que, dans une approche raisonnable, on peut se dire: Bien, mon Dieu! si on a quatre ministères qui viennent chacun avec trois, quatre fonctionnaires, on a l'UPA qui va sûrement avoir quelques représentants, d'autres organismes, bien il faudrait qu'il y ait un équilibre. Je n'ai pas de chiffre à vous donner, Mme la ministre, ce serait prétentieux de ma part, mais il me semble que un, au moins un, c'est un minimum, et ça ne m'apparaît pas une représentation très équitable. Voilà.

Mme Boulet: Tony?

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

M. Tomassi: Oui. Alors, bonjour, Mme McNicoll et les gens qui vous accompagnent. Et j'écoutais un peu la discussion que Mme la ministre avait avec vous, et je me relance dans le prospectif, là. Je sais que vous êtes la Protectrice du citoyen, vous essayez de protéger les citoyens, puis c'est bien.

Lors de l'adoption du projet de loi 23, loi modifiant certains aspects agricoles qui a été adoptée en 1996, je sais qu'il y a eu quatre jours de commission parlementaire, dont vous n'étiez pas présents. Je ne sais pas s'il y a un mémoire qui avait été soumis par... je pense qu'il n'y en avait pas, là, parce que j'ai essayé de fouiller, mais il y avait une disposition identique, identique, qui a été placée, et, à mon humble avis, ça fait... 1996, on parle de 10 ans, je ne pense pas qu'il y a eu une rébellion, où est-ce que des citoyens se sont sentis bafoués par cette réglementation-là.

Tantôt, on a eu l'ancien ministre de la Justice, qui était là... qui était là ou pas là, là, lors de l'adoption de ce projet de loi là, et qui est venu nous parler que l'agriculture, c'était un droit... et autre. Mme la ministre vous a fait mention tantôt comme quoi l'industrie du tourisme est une industrie importante. Je suis quasiment sûr, Mme McNicoll, que, vous, vous ne vivez pas du tourisme; vous avez un salaire versé par le gouvernement du Québec, qui est payé par l'entière population du Québec. Tout le monde paie des taxes, c'est la redistribution, vous avez un salaire, tant mieux, ça va bien. Vous allez faire votre marché d'épicerie, vous aidez l'agriculteur à vendre ses produits, ses patates, ses carottes, ses choux. Avec le fruit de votre salaire, vous aidez cet agriculteur-là à ramasser et à payer ses... et ça fait tourner la roue. Celui qui est en région, qui vit du tourisme, hein, qu'il soit dans une auberge, qu'il soit dans un restaurant, qu'il soit dans n'importe quelle industrie reliée au tourisme de motoneige et de quad, lui aussi a le droit à un salaire, à un moment donné, pour être capable de faire rouler cette économie-là. Je pense que c'est même une de vos conditions pour dire: Je suis Protecteur du citoyen puis je protège tout le monde. Alors, c'est quelque chose qui est important.

Quand vous venez nous dire ici: La mise en place...

Une voix: ...

M. Tomassi: ... — oui, oui; la mise en place — de la disposition est très claire. On va tout faire ce qui est dans la possibilité du possible, essayer de faire une concertation pour essayer d'arriver à une conclusion, qu'il n'y en ait pas, de problème, O.K.? Puis je pense que vous êtes d'accord avec même le processus, là, les tables de concertation, les tables régionales, bon. Il pourrait arriver que peut-être on n'arrivera pas... ou qu'aujourd'hui — puis vous l'avez même dit; aujourd'hui — la concertation fait en sorte que tout le réseau fonctionne bien. Rien nous garantit que, demain matin, il n'y a pas une personne ou des personnes qui intentent un recours collectif. Le moment que le recours collectif... ou la justice entre dans le... ce n'est pas seulement ce tronçon-là qui vient en danger,

c'est tous les tronçons, à travers la province de Québec, qui viennent en danger. Alors, si tous les tronçons... tu sais, c'est la révolution, c'est la bombe atomique, vous avez dit. Alors, c'est une multitude de gens qui arrivent, le jeudi soir, pas être capables d'aller acheter les patates, les carottes puis le blé de l'agriculteur.

Alors, économiquement, en tant que gouvernement, vous, vous avez un travail à faire, qui est le Protecteur du citoyen, le gouvernement aussi a un mandat à faire en tant que législateur, c'est d'essayer de regarder le bien-être de toute la population. Et une roue, là, ça tourne. Le moment que tu brises la roue, il y a des conséquences à cette brisure-là, alors il faut regarder dans son ensemble. Et je vous retourne encore, et la loi n° 23, quand elle a été adoptée, la disposition légale a été imprégnée dedans, qui a été corrigée par la loi n° 184 parce que la «faute grave» n'était pas incluse, nous, on l'a incluse — la présentation du ministre — et jusqu'à maintenant il n'y a pas grand-chose qui a bougé. Alors, tu sais, c'est le dernier recours, mais c'est pour dire même aux gens, là: Mais venez à la table puis essayez de vous entendre, parce que, si vous ne vous entendez pas, il y a d'autre chose. Mais il va y avoir une entente, parce que tous les gens sont venus nous le dire. Les gens se sont assis, puis, même vous, vous avez vu, les gens se sont assis puis ils ont trouvé une solution. Alors, je me dis: On va la trouver, la solution, puis les gens sont assez adultes pour trouver la solution. Mais est-ce que ce n'est pas, là, bienvenu aussi de dire: On peut mettre cette protection-là? On souhaite jamais n'en avoir besoin, mais elle est là en cas. On a mis la ceinture puis les bretelles.

● (19 h 10) ●

Le Président (M. Pinard): Alors, Mme la Protectrice, vos commentaires, s'il vous plaît.

Mme McNicoll: Oui, merci. M. le député, croyez bien que c'est vrai que le Protecteur du citoyen s'intéresse à tous les citoyens et que nous les respectons tous dans leurs activités. Il y a ici un débat sur un point de vue. Je suis d'accord avec vous que, concernant la protection des activités agricoles, ce que je peux en dire, M. le député, c'est qu'il nous apparaît que, si on commence à préserver des activités économiques — elles sont toutes louables, elles sont toutes importantes — quand est-ce qu'on va s'arrêter?

Sans revenir sur le passé, mais, puisque vous l'évoquez et que vous m'interpellez sur cette question, et avec tout le respect que j'ai pour toutes les activités économiques du Québec, la protection d'une activité agricole, d'une ressource limitée, fixe dans l'espace, était d'un autre ordre. Je ne me prononcerai pas sur son bien ou son mal fondé, mais l'exemple que vous m'apportez m'apparaît d'une autre dimension. L'activité des sentiers de motoneige et de quad, elle, ne revêt pas à mes yeux la même nature, voyez-vous, parce que ce sont des choses qui peuvent être déplacées. Mme la ministre répondait tout à l'heure au groupe qui me précédait... qui nous précédait que certains sentiers seraient sans doute déplacés parce qu'ils sont plus problématiques, et je n'ai pas beaucoup à ajouter là-dessus. Je suis d'accord avec vous que c'est important de les préserver, et je fonde l'espoir que, tous les participants, vous travailliez de bonne foi. Et, je le répète, dans les mémoires que l'on a vus, il y a beaucoup de gens qui disent: Bien, il faut pousser la réflexion, ce n'est peut-être pas la meilleure idée,

l'immunité. Il y en a, des municipalités, qui ont dit ça, on l'a regardé dans les mémoires. Et les gens sont quand même soucieux de ces questions-là, et, moi, je ne peux que vous inviter à le reconsidérer à nouveau.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Mesdames, messieurs, bienvenue à cette commission. D'entrée de jeu, je voudrais vous dire que votre point de vue, vous n'êtes pas le seul à l'émettre, plusieurs groupes ont émis ce point de vue que vous défendez. Je pense au Centre québécois du droit de l'environnement, l'Institut national de santé publique a fait de même, l'Ordre des orthophonistes, cet après-midi, le Regroupement national des conseils régionaux en environnement l'a fait, et d'autres citoyens également qui ont envoyé des mémoires mais qui ne se sont pas présentés devant la commission.

On est au coeur d'une problématique, là, énorme. On parle de droits fondamentaux, et vous le dites clairement dans votre mémoire. Vous utilisez les mot «une solution aussi radicale». Ce n'est pas rien, là, les mots que vous utilisez. Pour vous, pour la Protectrice du citoyen, cette mesure de suspendre — et, en passant, ce n'est plus de la suspension, mais c'est pratiquement de l'abolition des droits parce qu'il y a un caractère permanent — vous avez utilisé le mot «radicale», d'autres ont usé des mots «mal justifié, en termes de mesure excessive, et contraire aux principes de droit».

Mme la Protectrice, quand vous utilisez le mot «radicale», c'est fort, là. J'espère que, de ce côté-là de la Chambre, la ministre va vous entendre, parce qu'il y a là un problème de fond dans notre société, de fond, majeur. On abolit des droits fondamentaux tout en reconnaissant, tout en reconnaissant la question économique, des retombées économiques des régions, puis tout ça, on connaît tous les paramètres, etc. Mais votre préoccupation, je dois vous dire qu'elle est partagée ici; on a émis nos commentaires. On a émis nos commentaires durant cette audition, cette consultation. Et je veux vous dire que ça s'étend de plus en plus, là, les gens sont éveillés à la situation qui se passe ici, et il y a d'autres groupes qui vont se manifester, d'autres citoyens qui vont se manifester pour dire: Écoutez, ça n'a pas de bon sens, ça n'a pas de bon sens.

Et vous apportez, vous apportez des solutions. On veut bien les lire, vous les apportez, comme les autres groupes ont apporté des solutions. Bien sûr qu'on va prendre, qu'on doit prendre tous les moyens pour abaisser le plus possible la pollution, le bruit, les odeurs, la vitesse, etc., mais, face à ça, on peut émettre d'autres mécanismes. On a parlé de mécanismes de conciliation, on a parlé de mécanismes d'arbitrage, on a même été jusqu'à la médiation avant d'arriver à cet extrême. Et, pour nous, c'est une fin de non-recevoir face à cette situation, à la suspension et à l'abolition des droits.

Mme McNicoll (Micheline): Bien, vous m'interpellez sur le sens du mot «radicale». Oui, c'est le mot que j'ai utilisé, parce que, lorsqu'on supprime un droit, bien c'est une mesure radicale, et d'autant plus que... En tout cas, dans notre expérience, puis il me semble qu'au Québec on a beaucoup aussi cette expérience-là, que, pour que des gens aient un sentiment de justice... Et le

sentiment de justice, c'est le sentiment, je crois, le plus fort au coeur de l'être humain, dans les petites choses comme dans les grandes choses. Et, de supprimer un droit à une partie des citoyens, il me semble que ça, ça peut créer un sentiment fort d'injustice, et que c'est vraiment un dernier, dernier palier. Les tribunaux sont aussi un dernier palier. Et, moi, j'aimerais encore le redire: Les gens ne se précipitent pas dans les tribunaux. Chez le Protecteur du citoyen, on a beaucoup de gens qui viennent d'abord chez nous. On fait de notre mieux. Parfois, ça ne marche pas, et quelques personnes parfois vont dans les tribunaux, mais les gens ne se précipitent pas dans les tribunaux.

Alors, pour que les plateaux de la balance restent équilibrés et préserver aussi le sentiment de justice et de confiance dans nos institutions, je pense que ce n'est pas une bonne proposition, dans le sens que je le dis, là, de la confiance de nos institutions et du sentiment de justice, d'enlever un droit dans les circonstances qui sont celles-ci.

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

M. Deslières: Oui, M. le Président. Vous avez raison également de vous préoccuper que, dans le temps, lorsqu'on nous dit que ça va prendre trois ans... en tout cas on donne un échéancier de trois ans pour, aux tables de concertation, mettre en place, et tout ça. Moi, j'ai entendu au début de la session que trois ans, là, ce sera peut-être insuffisant. Alors, on ne parle plus de trois ans, là, de mai 2006 à mai 2009, là, on parle peut-être de un an ou deux ou plus. Ce n'est pas rare que les organismes régionaux demandent plus de temps. On a vu ça, là, dans les schémas de risques qu'on a confié aux MRC, où ça devait prendre deux, trois ans; ça en a pris six, sept pour compléter à travers le Québec. Alors, déjà là, les suspendre pour 18 mois, d'une façon temporaire, il y avait là quelque chose d'exceptionnel; on s'étendrait minimalement jusqu'en mai 2009, mais ça peut prendre plus que ça. Mais, en plus de ça, là, moi, je sens qu'il y a un caractère permanent d'abolition de ces... On ne parle plus de suspension, là, on va parler d'abolition carrément, on va créer deux sortes de citoyens au Québec.

Mme McNicoll (Micheline): Bon. Bien, nous, concernant la durée des tables de concertation, on... enfin, je préconise que le plus tôt possible soient mis en place des mécanismes de traitement des plaintes. C'est vraiment la meilleure façon d'assurer la paix puis la cohabitation harmonieuse. Et je suis certaine que les gens vont vouloir y participer. Il y a beaucoup de municipalités qui le font déjà, j'en ai cité quelques-unes, mais on a parcouru plusieurs mémoires, et, dans ce sens-là, notre proposition n'est pas irréaliste. Elle n'est pas irréaliste, elle demande de la concertation, de la collaboration. Et je pense que le Québec serait gagnant d'aller sur la confiance et la justice, dans les plateaux de la balance, qu'ils soient équilibrés.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Merci, madame. Je vais laisser mon collègue...

• (19 h 20) •

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Moi, j'écoute tout ça, puis je vais vous dire, je suis maire...

j'étais maire d'une petite municipalité avant d'être élu député, et puis je peux vous dire que les petites municipalités sont très nerveuses concernant les poursuites, parce que vous allez envoyer une poursuite de 1 million ou 2 millions à une municipalité, elle est faite, là. Même, en dernier, là, en 2003, si la fédération des municipalités n'avait pas créé une mutuelle, les municipalités ne pouvaient même plus s'assurer. Il y avait une compagnie d'assurance, je pense, qui pouvait leur fournir de l'assurance. Alors, des poursuites, ils n'en veulent plus. On sait très bien que, dans plusieurs petites municipalités — dans mon coin, il y en a des petites puis il y en a dans le Nord-du-Québec — c'est des petites populations. Mais les gens qui font des VTT, qui font du skidoo, je vous dirais, 99 %, ce n'est même pas des gens de la municipalité, mais on demande à la municipalité de supporter le risque. Alors, c'est là que le bât blesse un peu.

Mais je ne comprends pas que vous êtes frileuse tellement avec ça. On l'a dans plusieurs autres domaines, on l'a dans le «no fault» pour les autos. Même, un quatre-roues ou un skidoo va se faire frapper sur une route par une auto, il est «no fault», il est protégé par l'assurance automobile du Québec. On va le faire dans la gestion incendie, on l'a à plusieurs endroits. Moi, je pense qu'on s'énerve un peu pour rien, là, la terre va continuer de tourner.

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

Mme McNicoll (Micheline): Oui. C'est intéressant que vous souleviez ça, M. le député, parce qu'on en a parlé également. En se préparant, on essayait de voir ce qu'il y avait ailleurs. Le très bel exemple que vous soulevez, de l'assurance automobile — puis on pourrait citer aussi les accidents du travail, qui sont un de nos joyaux, ces organismes où on n'a pas à prouver la faute — eh bien, le législateur a donné quelque chose de mieux que les tribunaux, parce que les tribunaux, il fallait prouver la faute, ça prenait du temps, ça coûtait cher, les gens y perdaient des années et des fois ne gagnaient même rien, et on a remplacé ça par des régimes infiniment supérieurs, de risque, justement, et ce risque est assumé soit de façon paritaire, soit par l'ensemble des conducteurs et de l'État, et on a donné des tribunaux administratifs. Si vous prenez pour l'assurance auto, l'agent d'indemnisation rend une décision, ensuite il y a une révision administrative, et après ça il y a un droit d'appel au Tribunal administratif du Québec, et tout ça est gratuit, et ce sont des instances impartiales, crédibles, qui ont beaucoup de qualités que l'on recherche. Dans le domaine de la santé-sécurité au travail, c'est la même chose.

Alors, si on donnait ça, ça pourrait être intéressant, mais ce n'est pas le cas. Là, on supprime simplement un droit et on ne donne rien d'autre; bien sûr, on ne donne pas de recours. Je ne dis pas qu'on ne donne rien d'autre au sens où il n'y a rien de fait, Mme la ministre, ce n'est pas ça que je veux dire, parce qu'il y a beaucoup de mesures qui sont prises; je me situe uniquement sur le plan des recours.

Concernant les incendies, c'est un autre exemple intéressant. J'ai eu l'occasion, dans mes études de droit, de travailler justement sur cette question-là, et, dans le domaine des incendies, ce qui est protégé dans le pouvoir municipal, c'est ce qu'on appelle «the pure policy», c'est la décision politique, par exemple, d'avoir un camion de

pompier plutôt que d'en avoir trois ou d'avoir deux pompiers volontaires puis un pompier professionnel parce qu'on n'a pas les moyens, et ça, c'est protégé, parce que la municipalité, elle a certaines ressources et elle prend ses décisions. Par contre, ce que la Cour suprême a reconnu, c'est que, si vous avez un camion de pompiers, bien il doit fonctionner, on ne doit pas se retrouver comme dans l'incendie, à Rio, où les échelles ne fonctionnent pas puis le moteur étouffe, et, dans l'histoire qu'il y a eu à Beauport, les bornes fontaines étaient gelées jusqu'à 6 pi. Alors, cette immunité-là, elle couvrait une petite partie, et en plus ce sont des actes de puissance publique. Exactement comme pour l'administration de la justice, la prévention des incendies, on se situe tout à fait dans un autre domaine, et ça ne m'apparaît pas vraiment comparable, en toute déférence pour votre opinion.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, Mme la Protectrice du citoyen. Je voudrais remercier également M. Paquet, Mme Archambault et M. Touchette de s'être présentés devant les membres de la commission... devant la commission. Nul doute que vos propos sauront vraiment éclairer les membres de la commission. Merci infiniment.

Messieurs dames, permettez que je demande d'abord un consentement pour poursuivre les travaux, puisqu'on avait déjà cédulé l'ajournement à 19 heures. Alors, est-ce qu'il y a consentement?

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): ...pas en loi, madame. Les paroles s'envolent, les écrits restent, vous le savez. Alors, je demande s'il y a consentement pour poursuivre les travaux après 19 heures.

Une voix: Consentement.

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

Mémoires déposés

Alors, excusez-moi de... Je vais vous demander votre attention. Nous terminons nos travaux, mais, avant toute chose, permettez-moi de déposer des mémoires de groupes qui n'ont pas été entendus, afin de rendre publics ces mémoires. Alors, je déposerais les mémoires des personnes et organismes suivants: la Chambre de l'assurance de dommages; Mme Carmen Gignac et MM. André Lavallée et Allen Peyrard, citoyens de Saint-Zénon; le Club quad nature de Portneuf; la Conférence régionale des élus de la Montérégie-Est; la Fédération des pourvoiries du Québec; le Regroupement des citoyens de Saint-Zénon; la ville de Lac-Sergent; le Bureau d'assurance du Canada; la Fédération des policiers municipaux du Québec.

Remarques finales

Alors, nous en sommes maintenant arrivés aux remarques finales. Alors, je permets au député indépendant, s'il veut nous donner ses remarques finales, je lui céderais la parole immédiatement. M. le député de Beauce-Nord.

M. Janvier Grondin

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, mes remarques finales ne seront pas énormément longues. Moi, je l'ai exprimé pendant les trois jours, je suis porté, dans mon âme et conscience, de faire confiance aux élus qui ont passé devant nous, ici, pendant les trois jours. On a eu, je pense, je ne sais pas combien de CRE, mais ils représentent une grosse masse de la population, et puis, moi, je pense que leurs propos concernant surtout la responsabilité, moi, en tout cas je l'ai bien entendu, parce que c'est un milieu que je connais bien, puis j'ai vécu là-dedans, et je sais de quelle manière qu'ils voient ça.

Et puis vous avez vu aussi que, moi, j'ai souvent parlé des jeunes de 14 ans et plus pour leur laisser le droit de conduire un VTT. Moi, je pense que, de ne pas le faire, ça ne changera pas grand-chose, parce que les jeunes, ils vont le conduire pareil, ils vont le conduire en dehors des trails, puis c'est là que les accidents arrivent, puis c'est là que c'est dangereux. Alors, si on leur laisse le droit, ils vont peut-être le conduire... Même, moi, je dirais, il faudrait peut-être leur donner le droit de — comment est-ce qu'ils appellent ça?; le droit de — circuler dans la trail, on devrait leur donner, aux jeunes, gratuitement pour qu'ils aillent faire du sport, qu'ils aillent s'amuser dans les trails, où c'est sécuritaire. Si on ne le fait pas, c'est sûr qu'on ne changera rien, ils vont continuer. En tout cas, si c'est des Beaucerons, ça va continuer.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Grondin: Moi, je dis: Les jeunes, à 14 ans, ils ont le droit d'aller à la chasse puis ils ont le droit d'aller à la pêche. Ils ont le droit... Ils ont tous les... Bien, en tout cas, ça, on voit ça, ils ont le droit à l'avortement, ils ont le droit aux relations sexuelles, pas le droit de conduire un quatre-roues. Je trouve ça fort un peu. Moi, je pense que, si on veut que les jeunes fassent des hommes ou des femmes dans la vie, on ne commence pas à leur montrer ça à 16 ans, on commence à leur montrer ça quand ils sont jeunes.

• (19 h 30) •

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de Beauce-Nord. Maintenant, pour vos remarques finales, M. le député de Beauharnois et critique officiel de l'opposition, je vous avise que vous avez un temps de parole de 10 minutes.

M. Serge Deslières

M. Deslières: Merci, M. le Président. Merci de me céder la parole. Alors, nous terminons à l'instant des consultations particulières sur le document d'orientation déposé par Mme la ministre déléguée aux Transports concernant les véhicules hors route. Nous aurions souhaité, comme je l'ai dit dans mes remarques préliminaires, que cette consultation se fasse plus tôt, qu'elle se fasse en 2005, tel que Mme la ministre l'avait annoncé. Mais... voilà. Aujourd'hui, c'est fait, on a passé en travers. Nous avons eu l'occasion d'entendre une trentaine de groupes. Je crois qu'il y avait, de mémoire, une dizaine de CRE, là. Je n'ai pas fait le décompte exact, là, mais une dizaine de CRE qui nous ont formulé beaucoup d'idées, beaucoup d'éléments de réflexion, ils nous ont fait des suggestions, des recommandations.

On va décanter tout ça, M. le Président, au cours des prochains jours. Plusieurs constats ont pu être faits, là, après ces consultations. J'ai en tête, là, dès les premiers jours, où la CRE de Chaudière-Appalaches nous a fait une suggestion extraordinaire en termes de mécanisme de conciliation. Je ne sais pas si on s'en rappelle, là. Alors, je pense, Mme la ministre avait accueilli cette idée avec ouverture. Je pense, c'était fort intéressant dans l'ensemble.

Des mémoires fouillés, recherchés, on en a, là, pour des jours et des jours pour fouiller ça puis regarder un petit peu pour trouver les éléments novateurs et les solutions. Parce qu'on va être en mode de solutions aussi. J'en ai pour preuve où des organismes nous ont demandé, vous ont demandé, Mme la ministre, des ajouts à la composition de la table. Dans l'ensemble, la proposition, je pense, a été bien accueillie par à peu près tous les organismes.

Des montants... on a parlé de montants, de financement. Vous aurez une décision...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: ...vous aurez à trancher sur ça. Je pense que ça se situait entre 20 et 60. Vous aurez à jouer votre rôle et à prendre des décisions, à trancher. Bien, on vous a fait signe. Je pense que tout le Québec a fait signe en disant: Ce qui est dans le document est insuffisant. Alors, vous aurez à prendre des décisions. Et, nous, cet élément-là, à sa face même, il est certain que 20 000 \$, je ne pense pas que ces gens-là soient capables de passer en travers. Je pense que vous devez augmenter ces montants-là.

En ce qui concerne les autres aspects du financement, on a eu la chance de s'exprimer à plusieurs reprises. Moi, je continue de vous mettre en garde, d'abord au niveau des montants. Vous nous avez dit une fois, je pense, au cours des journées, des... je pense, c'est mercredi, vous avez dit que ça pourrait se situer à 2 millions, 3 millions, 4 millions, 5 millions de dollars et plus. Vous avez dit «et plus». Est-ce que ce sera suffisant? J'ai des doutes.

Et bien sûr la nature de l'aide financière. Vous l'avez dit, c'est du recyclage. Vous allez déshabiller... Bien, vous l'avez dit, là. Dans vos programmes, qui sont déjà actuels, qui servent au développement... sur différents volets du développement économique, vous allez prendre ces argents-là et vous allez mettre dedans... Ça va pour régler cette problématique. Mais je pense qu'on s'attendait, un peu partout au Québec, d'avoir de l'argent neuf. Et vous allez avoir des retours, des explications à fournir, je crois, parce que ces gens-là... Plus vous allez en prendre, en plus de ça, plus il va y avoir des trous dans d'autres aspects et d'autres volets du financement du développement économique, dans chacune des régions, qui, dès le départ, dès le départ, Mme la ministre... On sait, ils sont à peu près tous en demande via les fédérations. On nous dit que les montants qui sont déjà présents pour le développement économique sont insuffisants. Alors, vous allez aller piger dans ces programmes, dans cette caisse-là. Vous allez effectivement... l'expression déshabiller Jacques pour habiller Pierre.

M. le Président, on vient d'entendre la Protectrice du citoyen, comme on a entendu différents groupes qui nous ont exprimé beaucoup de réserves. Ils nous ont dit qu'ils s'opposaient au fait qu'on allait abolir les droits de recours, les droits de poursuite. Je les renomme encore. La Protectrice n'est pas la seule. On a vu le centre

québécois, qui nous a fait une démonstration très claire des dangers où ça nous menait comme société; l'institut national s'est démarqué, lui aussi; et j'en passe, là, parce que je suis limité dans le temps. Mais je vous dis, Mme la ministre, sur cet aspect-là, l'opposition a clairement campé sa position. Et on ne créera pas, avec l'assentiment de l'opposition, deux sortes de citoyens ici — deux sortes de citoyens ici. Et ça va être une fin de non-recevoir; on n'enlèvera pas des droits aux citoyens, au Québec, par une telle mesure. Alors, sur ça...

Et je vais vous ramener à un texte, là — c'est important, là — au texte de la Protectrice du citoyen, page 6. Je vais vous relire ce passage-là parce que c'est important: «La sévérité de la mesure proposée — on parle toujours de l'immunité contre les recours en responsabilité civile — 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 de droits fondamentaux.»

Dans d'autres mémoires, on a parlé de mesure injustifiée, de mesure excessive, et nous souscrivons. Nous vous disons, madame... nous vous disons, Mme la ministre: Réfléchissez bien, vous avez un échéancier d'ici deux mois... bien pas tout à fait deux mois. Selon la loi n° 90, l'échéancier était le 1er mai 2006, alors vous allez prendre acte de la situation, vous allez sûrement poser un geste. Alors, à ce moment-là, l'opposition sera au rendez-vous pour recamper ses positions et vous dire, Mme la ministre, M. le Président, que, sur ce plan-là, l'opposition ne cédera pas, et que ça va être une fin de non-recevoir d'abolition des droits des citoyens et de créer deux zones de citoyens au Québec. Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de Beauharnois. Et nous terminons avec les remarques finales de Mme la ministre déléguée aux Transports, députée de Lavolette. Madame, vous avez un temps de parole de 15 minutes, si vous désirez l'utiliser.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, membres de cette commission, mesdames et messieurs, j'aimerais d'abord remercier sincèrement les membres de cette commission et tous ceux et celles qui ont accepté de se prêter à cet exercice démocratique et qui sont venus nous faire part de leurs opinions.

Je vais rappeler quelques chiffres pour démontrer toute l'importance qu'implique ce dossier-là. Alors, au Québec, on compte 470 000 véhicules hors route immatriculés; le nombre d'utilisateurs est estimé à environ 1 million. On dénombre 33 500 km de sentiers de motoneige et 17 000 km de sentiers de quad. Quelque 57 000 droits de passage sont négociés annuellement par les fédérations et leurs clubs avec des propriétaires privés. Les impacts économiques liés aux véhicules hors route, au Québec, sont de l'ordre de plus de 2 milliards de dollars et génèrent 14 400 emplois. Ces retombées incluent 1,3 milliard de retombées touristiques et 800 millions de dollars de retombées de l'industrie.

Les enjeux sont donc majeurs, et l'intervention du gouvernement dans ce dossier s'est avérée nécessaire.

L'objectif recherché lors des consultations et de cette commission est de trouver des solutions afin de permettre l'utilisation des véhicules hors route dans le respect des droits des propriétaires riverains.

La tenue de cette commission est un engagement que nous avons pris en décembre 2004. La commission parlementaire vient compléter la consultation publique tenue au printemps 2005 partout au Québec. Nous avons alors rencontré plus de 1 000 personnes et reçu près de 350 mémoires et commentaires qui proposaient des pistes de solution. Nous sommes très heureux de constater l'intérêt manifesté envers ce dossier tout au long de la démarche ainsi que la qualité des interventions qui ont été faites autant en consultations publiques que lors de la commission parlementaire.

Tel que mentionné lors de l'ouverture de cette commission, nous sommes disposés à bonifier le document d'orientation sur les véhicules hors route et à le faire évoluer. Avec ces trois journées bien remplies qui se terminent, nous avons eu la chance d'entendre 29 groupes différents, dont des citoyens, les unions municipales, les conférences régionales des élus, les fédérations d'utilisateurs de véhicules hors route, des manufacturiers, l'UPA, des groupes environnementaux, des groupes représentant le secteur de la santé et le milieu touristique.

● (19 h 40) ●

Leurs interventions ont permis d'alimenter notre réflexion. Dans l'ensemble, nous retenons que ce document a été étudié à son juste mérite et que les propositions qui y sont incluses ont reçu, dans la grande majorité des cas, un accueil très favorable. La collaboration avec les différents ministères nous a permis de dégager des pistes de solution intéressantes. Je pense, entre autres, à l'aide financière gouvernementale provenant d'un programme sous la responsabilité du ministère des Affaires municipales et des Régions. Ce soutien financier nous permettra d'accompagner les conférences régionales des élus dans leurs démarches pour aménager ou réaménager les sentiers interrégionaux. Bien que cette aide provienne de programmes existants, nous attirons votre attention sur le fait que jamais auparavant un fonds n'avait été dédié aux sentiers de véhicules hors route. Alors, M. le critique de l'opposition peut bien parler d'argent recyclé; de l'argent, c'est de l'argent, et eux n'en ont jamais mis. Cette aide sera d'une durée de trois ans. Le milieu et différents partenaires seront invités à y contribuer.

Lors de cette commission parlementaire, tous ont reconnu l'urgence d'agir et la pertinence des pistes de solution qui seront mises de l'avant. Nous savons que ce qui est proposé demandera des efforts de concertation et des compromis pour tous les acteurs concernés. Il y a eu beaucoup de discussions, parfois enflammées, parfois émouvantes, mais qui ont été très constructives. Ainsi, aux sept propositions qui ont été soumises à la considération de la commission, soit la concertation régionale, le financement des réseaux interrégionaux, la pérennité des sentiers, le resserrement des règles, la surveillance des sentiers, la sensibilisation et les véhicules hors route comme moyen de transport par les autochtones, des idées fort intéressantes ont été soulevées.

Parmi celles-ci, je retiens principalement, en matière de concertation régionale: préciser le mandat des tables régionales quant à l'analyse des sentiers locaux et régionaux; que la somme accordée pour la ressource

soit révisée à la hausse — nous prenons bonne note de cette demande et nous évaluerons de quelle manière nous pourrions y répondre; les Associations touristiques régionales associées du Québec et la Fédération des chambres de commerce souhaiteraient être membres du comité consultatif; que le comité consultatif pourrait avoir un mandat de conciliation plutôt que d'arbitrage et que trois représentants provenant des différentes tables régionales siègent au sein de ce comité; que le comité consultatif se dote d'une instance pour recevoir les plaintes des citoyens.

En matière de pérennité, la protection balisée, elle est nécessaire car elle répond à une demande de plusieurs participants qui ont évoqué notamment comme raison celle de prévenir la fermeture de sentiers, qui entraînerait une circulation anarchique hors sentier et qui augmenterait par conséquent les conflits d'usage. Elle permet également d'assurer le lien interrégional du réseau, de maintenir les retombées économiques générées par les véhicules hors route dans toutes les régions et de préserver une saine gestion des deniers publics, à savoir d'investir pour des sentiers qui ne sont pas susceptibles de fermer à chaque année.

Pour bénéficier de cette protection, certains critères devront cependant être respectés. Entre autres, on retient: que les sentiers fassent partie des réseaux interrégionaux qui seront reconnus par le gouvernement et par chacune des régions; que certaines règles d'aménagement de ces sentiers, telles que les normes environnementales, la sécurité et les distances séparatrices déterminées dans la loi ou par règlement municipal, soient établies; que les règles de circulation minimisant les impacts sonores, particulièrement les limites de vitesse, les heures et l'interdiction de modifier les silencieux soient convenues; et enfin il faut rappeler qu'aucune protection en cas de faute lourde ou intentionnelle ne sera accordée.

En matière de resserrement des règles, les propositions suivantes m'apparaissent fort intéressantes: que les clubs de motoneige et de quad puissent partager certains tronçons de sentiers afin d'accéder à des infrastructures communes comme les ponts; que la formation des guides touristiques s'inspire de ce que fait Motoneige Canada-Laurentides ou encore de l'expertise déjà existante dans les régions; qu'on rende obligatoires les plans d'évacuation d'urgence.

Et finalement, en matière de sensibilisation, nous accueillons favorablement l'offre des manufacturiers de participer financièrement aux campagnes de sensibilisation. Tel qu'indiqué dans le document d'orientation, cette campagne aura un volet dédié aux motoneigistes et un volet pour les quadistes.

En conclusion, nous avons annoncé en décembre 2004 une série de mesures pour répondre aux besoins exprimés. D'abord, nous avons resserré les règles de circulation, notamment diminuant la vitesse près des résidences et en interdisant la circulation, la nuit, sur les sentiers situés dans des emprises ferroviaires désaffectées. Une loi a alors été adoptée suspendant temporairement, jusqu'en mai 2006, certaines actions en justice, le temps de trouver des solutions permanentes. Nous nous engageons donc à poursuivre notre travail afin de mener cette réflexion vers un projet de loi qui viendra encadrer l'utilisation des véhicules hors route au Québec. Ce projet de loi qui sera présenté à l'Assemblée nationale du Québec saura, nous l'espérons, rallier tous les intervenants et assurer la

pratique de cette activité récréative de façon durable, dans le respect des intérêts, des besoins et des droits de chacun.

En misant sur la concertation régionale pour déterminer les sentiers interrégionaux, le citoyen sera gagnant, puisque les décisions se prendront dans son milieu et qu'il pourra plus facilement se faire entendre auprès des instances régionales. Les solutions proposées s'inscrivent donc dans le contexte des grandes priorités gouvernementales que sont le développement durable, le développement des régions ainsi que l'amélioration de la santé publique et de la sécurité par la prévention.

Je vous remercie, toutes et tous, pour votre apport à ce débat qui s'est déroulé dans un climat de franche collaboration. Vous pouvez être certains que les solutions retenues seront bonifiées en fonction de la teneur et de la grande qualité de nos délibérations.

Alors, pour terminer, merci à tous les collègues députés à l'Assemblée nationale, merci à toute l'équipe du ministère des Transports du Québec qui travaille très fort depuis au moins une année sur ce dossier-là et qui a essayé de mettre tout en place pour faire en sorte que l'objectif qui est recherché puisse être atteignable dans l'intérêt de tous les citoyens du Québec. Merci, M. le Président.

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

M. Deslières: ...mes salutations, et de remercier les collègues et tout le personnel qui entoure l'équipe de Mme la ministre.

Le Président (M. Pinard): Oui!

M. Deslières: Et bien sûr tout le personnel de la commission, les remercier pour leurs grands services tout au long de cette consultation et auditions; ça a été très apprécié. Merci à chacun d'entre vous.

Le président, M. Claude Pinard

Le Président (M. Pinard): Alors, comme le président est toujours celui qui a le dernier mot, alors, moi, si vous me le permettez, je serai très court, mais je tiens à remercier Mme la ministre et tous les collègues qui ont été présents depuis trois jours... qui n'ont pas été seulement présents, mais qui ont été plus qu'actifs à l'intérieur de cette commission. Et également, comme Mme la ministre le mentionnait, les 29 groupes que nous avons rencontrés, avec lesquels nous avons discuté, ont vraiment fait un très beau travail, des documents bien préparés. Et permettez, à la toute fin... Vous avez remercié votre personnel, j'en conviens, madame, mais vous permettez également qu'on souligne la collaboration de notre adjoint, M. Vachon, ainsi que notre secrétaire et les membres de l'Assemblée nationale, que ce soient les pages, que ce soient nos cinéastes qui permettront à la population de pouvoir visualiser les travaux qui sont effectués depuis trois jours. Alors, à vous tous, merci infiniment de votre collaboration, et on va se revoir très prochainement, possiblement, pour l'étude détaillée d'un projet de loi qui nous sera déposé. Alors, merci, et bonne route à vous tous. Prudence parce qu'il neige.

(Fin de la séance à 19 h 47)