



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 10 novembre 2020 — Vol. 45 N° 84

Consultations particulières sur le projet de loi n° 71 — Loi
sur les véhicules hors route (1)

**Président de l'Assemblée nationale :
M. François Paradis**

2020

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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

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

Assemblée nationale du Québec
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission des transports et de l'environnement

Le mardi 10 novembre 2020 — Vol. 45 N° 84

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. François Bonnardel	1
M. Pierre Arcand	3
Mme Ruba Ghazal	3
M. Joël Arseneau	4
Auditions	4
Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ)	4
Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ)	12
Union des municipalités du Québec (UMQ)	22
M. Mathieu Santerre	31
Bombardier Produits récréatifs inc. (BRP)	38

Autres intervenants

Mme Agnès Grondin, vice-présidente
Mme Christine St-Pierre, présidente

M. Claude Reid
M. Richard Campeau
Mme Francine Charbonneau

- * M. Danny Gagnon, FQCQ
- * Mme Nacéra Krim, FCMQ
- * M. Michel Garneau, idem
- * M. Daniel Côté, UMQ
- * M. Joé Deslauriers, idem
- * M. Alexandre Borduas, BRP
- * M. Marc Larouche, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 10 novembre 2020 — Vol. 45 N° 84

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 71 — Loi
sur les véhicules hors route (1)**

(Dix heures quatre minutes)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, à l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

La commission est réunie afin de procéder à des auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 71, Loi sur les véhicules hors route.

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

La Secrétaire : Non, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Merci. Y a-t-il des droits de vote par procuration?

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. M. Reid (Beauharnois) dispose d'un droit de vote par procuration au nom de M. Lamothe (Ungava) et de M. Caron (Portneuf); M. Arcand (Mont-Royal—Outremont) dispose, quant à lui, d'un droit de vote par procuration au nom de M. Benjamin (Viau).

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la secrétaire. Je vous rappelle que tous les votes se tiendront par appel nominal.

Cet avant-midi, nous allons débiter par les remarques préliminaires puis nous entendrons la Fédération québécoise des clubs quads et la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec.

Remarques préliminaires

Je cède maintenant la parole au ministre des Transports pour ses remarques préliminaires. M. le ministre, vous disposez de six minutes.

M. François Bonnardel

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Salutations aux collègues. Très heureux de vous revoir. Salutations à la Fédération québécoise des clubs quads, qui nous regarde. Je vais essayer de faire ça rapidement.

Le but principal de cette réforme... de cette loi est, nécessairement, la sécurité. Il faut savoir que, comme je l'ai déjà mentionné... qu'on a eu plus de... près de 600 morts dans les 10 dernières années, en VTT et en motoneige, et, pour moi, les circonstances étaient toujours tristes de voir ces accidents. Et aussi, malheureusement, un effet qui était non négligeable, c'est l'alcool, l'alcool était partie prenante pour à peu près 60 % des accidentés graves, légers, morts. Sur ces 60 %, il y avait 40 % qui avaient un taux d'alcoolémie au-dessus de la moyenne. Donc, il fallait agir, il fallait que cette réforme se fasse aujourd'hui. Et je pense humblement que nous avons trouvé un bel équilibre, dans cette loi, pour être capables d'assurer la pérennité de ce sport, si je peux le dire ainsi, qu'est le VTT, le VHR et la motoneige, et la sécurité des usagers.

Donc, sans surprise, le premier axe de la réforme concerne la sécurité lors de la conduite d'un véhicule hors route. C'est l'enjeu numéro un pour moi. L'une des mesures-phares qui lui est associée est sans contredit l'exigence de détenir un permis de conduire valide afin de pouvoir circuler en sentier sur les terres publiques ou sur les terres privées d'une municipalité. Cette mesure est centrale. Elle permet de s'assurer d'une formation minimale des conducteurs, notamment pour la compréhension de la signalisation, et elle donne plus de poids aux sanctions qui pourront désormais avoir un impact réel et plus important que par le passé. En effet, elles pourront être attachées au permis de conduire, celui-là même qui permet de circuler non seulement en véhicule hors route, mais également sur le chemin public avec son véhicule routier.

Par ailleurs, afin de renforcer la sécurité des conducteurs de véhicules hors route et celle des personnes qu'ils croisent, les dispositions du Code de la sécurité routière encadrant la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool ou la drogue s'appliqueront désormais aussi dans les sentiers. La conduite d'un VHR avec les capacités affaiblies par l'alcool ou la drogue pourra se solder par une amende et à l'application de sanctions pénales et administratives, en particulier la suspension et la révocation de permis.

Ainsi, il incombera au locateur de véhicule hors route de s'assurer que le conducteur ait 18 ans et qu'il soit titulaire d'un permis de conduire lui permettant de conduire au Québec. Il sera de sa responsabilité de le faire bénéficier d'une formation lui permettant de bien comprendre le fonctionnement de son véhicule et les règles de sécurité à respecter.

La Présidente (Mme Grondin) : Je vous invite à rapprocher votre micro.

M. Bonnardel : Bien oui, Mme la Présidente. Désolé, il était parti par là. De plus, si cette location mène à l'utilisation des services d'un guide d'excursion, celui-ci devra avoir terminé avec succès une formation reconnue par le ministre du Tourisme. Chaque guide devra avoir été formé en fonction de l'une de ces formations. Il s'agit là, nous semble-t-il, une garantie minimale que nous devons offrir aux touristes étrangers qui viennent découvrir le Québec en VHR.

Le deuxième axe du projet de loi vise à établir une meilleure cohabitation entre les amateurs de VHR et les autres utilisateurs du territoire. L'objectif de cette recherche d'une position équilibrée est d'assurer la pérennité de la pratique récréative, des retombées qui en découlent, tout en tenant compte du respect des milieux naturels et de l'acceptabilité sociale.

Dorénavant, le conducteur d'un véhicule hors route et ses passagers devront éviter d'accomplir tout acte de nature à perturber la quiétude qui règne dans un milieu naturel, à déranger le comportement des animaux sauvages, à nuire à l'écoulement des eaux ou aux interactions entre les animaux, les végétaux et leur habitat. Sur les terres publiques, des zones plus fragiles ou sensibles pourront être délimitées. La circulation hors piste pourra y être interdite. Les systèmes antipollution devront être maintenus en bon état de fonctionnement.

Comme vous le savez, le 1er janvier 2021, prendra fin ce qu'on a appelé le régime de l'immunité contre les recours en vigueur depuis près de 20 ans. Il est important pour nous de prévoir cette après-immunité de manière à y rétablir le droit des citoyens à profiter pleinement de leur bien tout en garantissant le droit aux amateurs de véhicules hors route de pratiquer leur activité lorsqu'ils le font en respectant les lois en vigueur. Ainsi, la nouvelle mouture de la loi stipule plus clairement que les conducteurs ont l'obligation d'éviter toute vitesse excessive et tout comportement susceptible de générer des inconvénients qu'ils seraient en mesure d'éviter pour les milieux avoisinants.

• (10 h 10) •

En contrepartie de cette conduite responsable, les voisins de sentiers légalement aménagés seront, pour leur part, tenus de tolérer les inconvénients résultant de la circulation de véhicules qui respectent les normes législatives et réglementaires applicables. Les mesures proposées éviteront de permettre que soient considérées comme un abus de voisinage les caractéristiques intrinsèques des VHR, s'ils circulent dans le respect de la loi et des règlements applicables.

Par exemple, le calcul des distances séparatrices minimales entre les sentiers et les habitations a été précisé. Les normes que les sentiers devront respecter sont donc ainsi plus clairement définies et expliquées. Comme certains sentiers structurants pour les déplacements interrégionaux sont exploités de longue date, leur présence sera confortée par une présomption de conformité d'aménagement. Cette présomption sera clairement établie par un ensemble de cartes représentant le réseau de sentiers composant finalement l'ossature de notre produit touristique.

De plus, il est impossible de parler d'acceptabilité sociale sans évoquer les particularités des communautés autochtones par rapport à l'utilisation des VHR. L'actualisation de la loi offre ainsi l'occasion d'établir un véritable dialogue avec les communautés. Le projet de loi prévoit ainsi la possibilité de conclure des ententes qui mettront fin à une logique mur à mur de la loi actuelle. Ces ententes permettront de considérer les particularités des communautés autochtones sur leurs territoires tout en continuant d'assurer la sécurité de toute la population.

Enfin, le troisième axe de cette réforme porte sur l'actualisation des mesures de contrôle et d'application de la loi. Les mesures que nous proposons doivent avoir la force de leur ambition, c'est pourquoi nous avons souhaité renforcer les pouvoirs des personnes appliquant la loi, mais aussi le financement de ces mesures. Ainsi, la loi portera plus généralement sur l'ensemble des véhicules hors route, sans limites de poids ou de taille, comme c'était le cas auparavant. Cela permettrait à certains véhicules d'échapper à tout contrôle. Cette vision plus englobante s'appliquerait aussi aux véhicules d'entretien.

Il était aussi important, dans la délimitation du champ d'application de la loi, de bien définir les exclusions liées notamment aux VHR utilisés dans le cadre d'un travail. Je pense ici notamment au monde agricole, qui a ses contraintes et qui, majoritairement, ne sera pas visé par la Loi sur les véhicules hors route.

Dans la loi actuellement en vigueur, la responsabilité des conducteurs de moins de 16 ans était également soumise à un certain flou. Dans le projet de loi n° 71, la circulation des personnes de moins de 18 ans non titulaires d'un permis de conduire et d'un certificat de formation sera limitée aux terres privées, sous la responsabilité et la surveillance des parents, de la personne qui en a la garde ou à celle d'un membre de la famille. Par ailleurs, les jeunes conducteurs de moins de 16 ans, s'ils circulent exclusivement sur une terre privée, ailleurs que sur un sentier, donc, seront clairement exclus des mesures de la loi. De 16 à 18 ans, ils pourront néanmoins se doter d'un permis de conduire et suivre une formation additionnelle qui leur permettra d'utiliser un VHR en dehors des terres privées, de la même manière que les adultes.

Enfin, nous avons souhaité renforcer le contrôle de l'application de la loi. Ainsi, des dispositions viendront clarifier, délimiter plus clairement les pouvoirs des agents de la paix et des agents de surveillance de sentiers. Cette bonification des pouvoirs confiés aux agents de surveillance de sentiers favorisera, selon nous, l'adoption de comportements sécuritaires par les utilisateurs de véhicules hors route. Mais le renforcement du pouvoir de contrôle doit aller de pair avec un refinancement des efforts déployés pour assurer la sécurité des usagers. Or, ce n'est pas un secret que le milieu des véhicules hors route bénéficie de peu de revenus, depuis des années, notamment liés à leur entretien et à la réfection des infrastructures. De fait, le réseau québécois ne tient que parce qu'il est géré et entretenu par des bénévoles qui passent des milliers d'heures à s'en occuper.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre, je dois...

M. Bonnardel : J'ai terminé. Bien, j'avais terminé.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait.

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, je suis très heureux de déposer cette loi... et très hâte d'entendre et de travailler avec mes collègues de l'opposition.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le ministre. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transport, le député de Mont-Royal—Outremont, à faire ses remarques préliminaires. M. le député, vous disposez de quatre minutes.

M. Pierre Arcand

M. Arcand : Combien?

La Présidente (Mme Grondin) : Quatre minutes.

M. Arcand : Quatre minutes. Alors, merci beaucoup, Mme la Présidente. Essentiellement, ce que... Je salue d'abord, premièrement, évidemment, les intervenants, aujourd'hui, les représentants de la Fédération québécoise des clubs de quads, qui sont ici. Bonne journée à tout le monde, M. le ministre, les représentants de l'opposition officielle, également.

J'ajouterai simplement que nous avons voté en faveur du principe du projet de loi sur les véhicules hors route. Comme l'a dit le ministre, on est d'accord sur une chose, en commençant, c'est qu'il était temps que ce projet de loi se fasse, particulièrement... Je pense que la population a particulièrement été touchée lors du décès des touristes français, au mois de février dernier. Donc, il est clair qu'un encadrement était nécessaire à ce niveau-là.

Moi, je parlerais essentiellement de trois choses importantes dans ce dossier-là. La première chose, c'est, évidemment, l'efficacité. On va poser des questions, comme opposition officielle, sur l'efficacité de ce projet de loi, parce qu'évidemment c'est une chose de faire un projet de loi, c'est parfois une autre chose de l'appliquer correctement. Alors, c'est sûr qu'il y aura certainement des questions à ce niveau-là.

Le deuxième élément, c'est sur la précision. Bien sûr, on ne peut pas tout couvrir, dans un projet de loi, mais il y a beaucoup de choses qui vont être faites par règlement pour la suite des choses. Donc, on voudra avoir en commission parlementaire, quand même... avoir, de la part du ministre, quand même, une certaine... une plus grande précision, je dirais, sur les orientations qu'il veut apporter.

Et je vous dirais également que le troisième élément, pour moi, qui est important aussi, c'est une question de justice. Il y a des amendes, pas mal, dans ce projet de loi, il faut juste que les amendes soient justes dans... Et on pourra demander, à ce moment-ci, au ministre, là, qu'est-ce qui les a guidés, au ministère des Transports, à ce niveau-là.

Alors, ce sont les éléments qui, pour nous, sont importants. On va discuter aussi, bien sûr, des différents véhicules. Parce que, même si je ne suis pas un adepte de la motoneige et des VTT non plus, je dois dire qu'il y a beaucoup, maintenant, de types de VTT, puis, dans les commentaires des citoyens jusqu'ici, ce qu'on a compris, c'est que la loi ne couvrirait pas nécessairement tous les types de véhicules. Alors, je pense qu'on va vouloir, de ce côté-là, avoir des précisions.

Il y a évidemment l'enjeu qui touche les communautés autochtones. Je dirais, également, en ce qui concerne les communautés autochtones, ce qu'il est important de voir, c'est surtout là où les communautés autochtones et les municipalités autour vivent un peu en cohabitation. Alors, la question va être comment on va gérer ces éléments-là. Et, bien sûr, sur la question de la présence policière, c'est un élément également qui, pour nous, sera aussi un élément important. Il y a également des sentiers de motoneige dans des milieux plus urbains, comme par exemple à Laval. Alors, on verra. Je sais que ma collègue de Laval risque de venir poser des questions également en ce sens-là. Et toutes les questions qui vont toucher également la formation, les guides, comment est-ce qu'on va former les guides, comment les gens vont gérer ces éléments-là, ce qu'on fait au niveau du tourisme, par exemple. Ce sont des questions qui sont très pertinentes.

Et je terminerai simplement, donc, en disant que nous sommes ici dans un climat de collaboration avec le ministre pour essayer de faire la meilleure loi possible dans les circonstances. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. J'invite maintenant la porte-parole du deuxième groupe d'opposition en matière des transports, la députée de Mercier, à faire ses remarques préliminaires. Mme la députée, vous avez une minute.

Mme Ruba Ghazal

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Salutations aux membres de la commission, M. le ministre, notre invité de la Fédération québécoise des clubs quads.

Bien, c'est la même chose, en fait, tous les objectifs qui ont été énoncés par le ministre, notamment pour réduire les accidents... 10 000 accidents, ce n'est pas rien, c'est vraiment... Tout le monde est d'accord avec ça, ça, c'est sûr, il y a des améliorations à apporter de ce côté-là.

Moi, je veux remercier le ministre d'avoir tenu parole de mettre fin à cette politique des moratoires à perpétuité. D'ailleurs, c'était une des conditions qu'on avait placées, à Québec solidaire, lors de l'adoption du projet de loi n° 54, de reconduire le moratoire jusqu'à ce qu'un nouveau cadre législatif soit mis sur pied, et c'est ce que le ministre a fait. Parce que le problème, c'était vraiment que ça empêchait, à répétition, tout citoyen d'avoir des recours juridiques contre ceux qui ne respectaient pas les règles, et ça, c'était insoutenable, il fallait que ça cesse, et on y arrive.

On va aussi s'assurer que, dans le cadre législatif, ça va permettre un équilibre des droits qui soit juste et équitable. Et on va travailler dans un esprit de collaboration, M. le ministre. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. Je sais que c'est très court, une minute. Donc, j'invite maintenant le porte-parole du troisième groupe d'opposition en matière de transport, le député des Îles-de-la-Madeleine à faire ses remarques préliminaires. Vous aussi, M. le député, vous disposez d'une grosse minute.

M. Joël Arseneau

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Alors, on a également accueilli favorablement le dépôt de ce projet de loi. Les questions de sécurité qui sont au cœur du projet de loi, bien, ça nous rejoint, évidemment, de baliser les limites de vitesse, la formation, tout l'aspect mécanique de ces véhicules hors route, la question des permis ou de la conduite en état d'ébriété, je pense qu'il y a plusieurs éléments sur lesquels on sera tous d'accord.

On a une préoccupation concernant l'utilisation des véhicules hors route pour des fins utilitaires, par opposition à des fins récréatives ou touristiques. Je représente une région éloignée, plusieurs de mes collègues également ont des préoccupations à cet égard-là, dans tout le Québec, des régions... Et ces véhicules-là sont largement utilisés par l'ensemble des familles, souvent. Alors, on va avoir des préoccupations à cet égard-là, et toute la question de la cohabitation des utilisateurs.

• (10 h 20) •

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. Je suis désolée de vous couper.

Auditions

Donc, je souhaite maintenant la bienvenue au représentant de la Fédération québécoise des clubs de quads, M. Danny Gagnon. Donc, je vous rappelle, M. Gagnon, que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, et par la suite nous allons procéder aux échanges avec les différents membres de la commission. Je vous invite toutefois à vous présenter avant de débiter votre exposé.

Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ)

(Visioconférence)

M. Gagnon (Danny) : Bonjour. Bonjour. Danny Gagnon, directeur général de la Fédération québécoise des clubs quads. Chers membres de la commission, c'est avec grand plaisir que nous vous présentons les commentaires de notre fédération concernant le projet de loi n° 71 sur la réforme de l'encadrement des véhicules hors route présentée dans la législature actuelle par M. Bonnardel, ministre des Transports.

La Fédération québécoise des clubs quads est un organisme sans but lucratif qui a pour but de développer et promouvoir la pratique sécuritaire de l'activité quad et d'en faire la promotion touristique. Le fondement de notre activité se trouve dans le dévouement de milliers de bénévoles pour assurer le respect de la loi, de la pratique sécuritaire de l'activité du quad.

La FQCQ compte, et en est fière, sur la collaboration de 1 016 agents de surveillance de sentiers répartis en trois catégories, soit les agents de surveillance de sentiers de club, les agents spécialisés et les agents provinciaux, les deux derniers groupes étant formés par l'École nationale de police. Ce sont ces bénévoles qui patrouillent un réseau de sentiers de 30 000 kilomètres. De plus, la FQCQ peut compter sur près de 1 566 travailleurs bénévoles dévoués à leur activité, oeuvrant à l'entretien et à l'installation de la signalisation sur l'ensemble du réseau de sentiers.

Tout a commencé en 1985, lorsque des bénévoles se sont alliés à des voisins dans le but d'aménager un sentier dans leur localité et d'encadrer la pratique quad dans leur localité, un peu partout au Québec, et ce, même... le dépôt de la première version de la Loi sur les véhicules hors route. Pour eux, il fallait agir tout de suite pour protéger l'environnement et limiter les impacts sur les citoyens.

La solution : aménager des sentiers sécuritaires, qui diminueraient les impacts sur l'environnement tout en respectant les normes d'aménagement, le principe, pour assurer la pérennité de la pratique du quad en harmonie avec les citoyens, étant de regrouper les utilisateurs à l'intérieur d'un réseau de sentiers dédié et encadré par notre fédération.

Les clubs de la fédération ont comme mission d'encadrer, d'assurer la sécurité de 404 000 véhicules hors route de type quad en circulation sur le territoire du Québec. En 2020, pratiquement personne ne peut circuler en quad sans passer dans nos sentiers, exception faite, bien entendu, de nos agriculteurs qui contribuent grandement à l'activité en autorisant des droits de passage à nos clubs. La pratique de l'activité connaît actuellement une progression annuelle constante.

Maintenant, entrons dans le vif du sujet. Le projet de loi n° 71 se veut une réforme dans l'encadrement de la pratique des véhicules hors route. Dans l'ensemble, la fédération est satisfaite. Nous avons tout de même quelques suggestions à faire afin de bonifier ce projet et de contribuer à l'amélioration de la sécurité en fonction de notre expertise sur la pratique actuelle.

Il y avait... on a l'article 4.9. Nous recommandons de ramener l'âge minimum de conduite à 14 ans, avec obligation d'avoir suivi la formation de conduite et obtenu un certificat d'aptitude. Ces jeunes ont déjà un permis de cyclomoteur délivré par la Société de l'assurance automobile du Québec. Nous croyons indispensable d'avoir la possibilité de leur inculquer la bonne pratique et la bonne technique de conduite d'un véhicule hors route dès cet âge,

auquel ils sont très réceptifs. Nous croyons de plus qu'il n'est pas réaliste de compter sur la surveillance constante d'un adulte lorsqu'ils ont atteint cet âge. Nous considérons toutefois qu'il est nécessaire de préciser que le type de véhicule soit adapté à leur âge. La FOCQ recommande que cet article porte sur les jeunes de moins de 14 ans puisque cela représente ce qui correspond le mieux à la réalité.

L'article 15. L'administration de la fédération est satisfaite de l'article 13 et 14. Toutefois, nous croyons que l'article 15 devrait faire l'objet de précisions pour y intégrer l'obligation d'un promoteur d'obtenir un engagement écrit et signé de la part des participants financiers potentiels à un projet. Ce type d'engagement est parfois pris à notre insu par des tiers qui devraient avoir la transparence pour nous de... pour ne pas dire la décence de nous consulter avant d'engager des fonds. Ces fonds sont... dédiés à d'autres projets et... notre organisme, auxquels il faudra renoncer.

De plus, notre fédération souhaiterait être consultée dans l'analyse des demandes de programmes d'infrastructure Faune et MTQ. Notre organisme est déjà sous-financé par les programmes d'aide, ce qui implique que nous... qu'au moins, bien que moins nantis... et disposons de moins de ressources financières que certains autres organismes qui n'opèrent que trois mois par année, seulement 25 % de nos opérations.

L'article 16. Nous sommes satisfaits que le permis de conduire soit obligatoire et que le CSR soit applicable aux sentiers. Nous tenons à souligner que les jeunes de 14 ans peuvent obtenir un tel permis. Nous aurions d'ailleurs aimé voir le retour de l'autorisation de conduite pour ces jeunes, conditionnellement, bien entendu, à l'obtention d'un certificat de formation.

L'article 21. Notre seul commentaire est que nous réitérons notre recommandation, tel qu'indiqué à l'article 4.9 du présent règlement... de la présente loi, c'est-à-dire.

L'article 24. L'obligation de détenir un certificat de guide touristique hors route est une excellente décision. Toutefois, cet article suscite beaucoup de questionnements chez nos clubs fédérés qui organisent occasionnellement des activités guidées avec leurs membres. Par exemple, lors de jamborees ou de randonnées, l'imposition d'une formation, alors qu'ils ne font rien d'autre que de promouvoir, d'encadrer l'activité, les inquiète au plus haut point. C'est pourquoi nous aimerions que le terme «guide» soit remplacé par «guide touristique» ou «guide d'entreprise de forfaits touristiques».

Le programme d'assurance. Ceci nous amène au constat d'une problématique persistante. Tous les ans, notre fédération collabore avec l'AMF afin d'ajuster le mode d'achat des droits d'accès de nos sentiers. Le processus de distribution a constamment évolué afin de répondre aux demandes de l'AMF, principalement en ce qui a trait au libre choix. Différentes approches ont été préconisées au fil du temps, et nous avons procédé aux ajustements requis à chacune des occasions.

Malheureusement, dans le contexte de ces ajustements visant à faciliter davantage la résiliation des polices, nos agents de surveillance constatent, depuis deux ans, une recrudescence importante du taux de délinquance relative à l'absence d'assurance de responsabilité civile. En effet, avec l'arrivée de la technologie Internet, devant la facilité déconcertante de se procurer un droit d'accès sans assurance, il nous est de plus en plus difficile de vérifier la validité des certificats d'assurance, d'autant plus que nos bénévoles et employés ne sont pas formés pour le faire. C'est sans compter sur le temps nécessaire et les coûts administratifs importants associés à notre opération quotidienne pour satisfaire les exigences sans cesse grandissantes de l'AMF.

Bref, nous sommes convaincus que la façon actuelle de faire aura, à court terme, un impact négatif important sur notre programme et qu'elle entraînera, à terme, une importante érosion de l'adhésion et son corollaire, une augmentation substantielle des primes engagées dans une telle spirale. Notre programme est menacé de disparaître, ce qui nous replacera dans le contexte déplorable des années 90, caractérisé par le taux de délinquance exorbitant et des primes d'assurance que nos clubs ont... en mesure de supporter.

L'article 42. La demande d'une autorisation écrite du ministre pour la tenue de certains événements a suscité beaucoup de questionnements de la part de nos clubs. Il faut savoir que ceux-ci ont déjà l'autorisation de circuler, et ils ont des sentiers. Ils se questionnent à savoir s'ils devront dorénavant demander une telle autorisation au ministre pour la tenue de leurs activités de collecte de fonds ou caritatives comme les rallyes poker, les journées d'essai de véhicules, en collaboration avec les concessionnaires, et dans d'autres activités de club. Il s'agit de randonnées et non d'activités de performance. Pouvez-vous éclaircir ce point?

L'article 54. Les véhicules de type autoquad suscitent un intérêt grandissant, et certains modèles ont déjà atteint le poids de 852 kilos. C'est pourquoi nous vous demandons de porter le poids maximum à 950 kilos. Nous vous demandons de remplacer la mesure de 1,62 mètre, pour une largeur maximum de 1,67, soit 66 pouces de largeur hors tout, excluant les rétroviseurs. Cela cadrera davantage avec la réalité actuelle du marché.

La puissance de ces véhicules devrait aussi être réglementée en maximum de chevaux-vapeur, plutôt qu'en nombre de cc, qui, pour sa part, est beaucoup... laisse beaucoup de latitude pour l'augmentation de la force moteur. Cette industrie de haute technologie est très compétitive pour augmenter sa part de marché.

La Présidente (Mme Grondin) : M. Gagnon, il vous reste à peine 45 secondes.

M. Gagnon (Danny) : Ayoye! Je ne me rendrai pas à la fin, M. le ministre, nous vous demandons que tous les sentiers sur terres publiques et faisant partie du réseau structurant soient associés d'une autorisation de tarification. Il en va de la survie des clubs en région qui ont besoin de la contribution de nombreux utilisateurs de sentiers pour pouvoir les maintenir en bon état et sécuritaires pour tous. Nous n'en pouvons plus dépendre du pouvoir et de la timidité des fonctionnaires du ministère concerné qui font traîner ces dossiers et demandes des clubs depuis plusieurs années et qui, en conséquence, ne respectent pas les consignes de leur centrale. On va arrêter là.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. Parfait. Bien, vous allez pouvoir répondre à certaines questions, M. Gagnon. Donc, merci pour votre exposé. On va commencer la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous. Vous avez 16 min 30 s.

• (10 h 30) •

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. Gagnon. J'espère que vous allez bien.

M. Gagnon (Danny) : Oui, oui. Bonjour.

M. Bonnardel : Très déçu de ne pas vous avoir ici avec nous, là, mais vous comprenez la situation, je l'espère. Je suis accompagné de mes collègues, mon adjoint parlementaire, le député de Beauharnois et le député de Bourget, qui sont avec moi. Donc, je vais vous poser quelques questions, puis mes collègues aussi vont prendre la balle au bond pour évaluer votre mémoire.

Premièrement, merci de l'avoir préparé rapidement. Je sais que vous avez eu un court laps de temps, là. Pour ceux qui vont nous déposer leurs mémoires d'ici à demain, là, ce fut quand même assez rapide.

Et ma première question, c'est votre recommandation de ramener l'âge de conduire de 16 à 14 ans. Vous n'êtes pas sans savoir... Puis je vais vous demander pourquoi vous voulez retourner là. Vous le savez, pour moi, c'est important, la sécurité. Je vous ai... j'ai mentionné en préambule puis souvent dans les entrevues qu'il y a eu trop de décès, trop d'accidentés graves, d'accidentés légers, et la part de ces accidents pour les jeunes... Parce que vous vous souvenez qu'avant, si je ne me trompe pas, c'est 2006, le 14 ans était là. Vous vous en souvenez. Puis, en 2006, on a monté ça à 16 ans. Mais de... je ne veux pas me tromper, de 2011 à 2016, la proportion de ces décès, accidentés, était de 5,6 % pour les motoneiges puis de 11,2 % pour les VTTV. Donc, c'était non négligeable, quand même, de voir qu'une grande proportion de ces jeunes faisait partie des statistiques.

Puis vous avez dit tantôt, là : Bien, à 14 ans, on a un permis de cyclomoteur. Vous n'avez pas tort. J'ai eu un cyclomoteur et j'ai eu des motoneiges, j'ai eu des VTT. Puis, pour moi, un cyclomoteur, c'est le fun, c'est la liberté. On a 14 ans, on part, on apprend à conduire un petit peu. Puis il y a un monde de différence entre être sur un cyclomoteur puis d'embarquer sur une motoneige.

Puis, vous le savez, oui, à 14 ans, c'est sûr qu'on essaie de ne pas donner la bombe à notre enfant. Puis je vais nommer le modèle Tundra de Bombardier qui est un petit 250, mais il reste quand même que c'est des motoneiges qui sont lourdes, qui avancent peut-être un peu moins vite que celles qu'on pourrait connaître, là, avec des cc ou chevaux-vapeur x. VTT, même chose, un enfant de 14 ans qui tombe sur le côté, qui chavire...

Je trouve ça un peu particulier, votre demande, puis c'est pour ça que je veux juste comprendre. Pour vous, est-ce que c'est parce qu'on souhaite amener plus de gens à aimer le sport à partir de 14 ans?

Vous le savez, j'ai déjà acheté, moi aussi, des petites motoneiges électriques, petits VTT à mon garçon, puis, bon, on lui apprend à conduire un peu là-dessus. C'est pour ça, un petit peu, là, que je suis un peu curieux de savoir. Puis j'ai été un peu surpris, un petit peu, de voir pourquoi vous souhaitez ramener ça à un si bas âge, surtout dans les circonstances où les statistiques, malheureusement, démontrent qu'il y a quand même une proportion non négligeable de jeunes qui ont des accidents.

La Présidente (Mme Grondin) : M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny) : Bien, je salue votre question, M. le ministre. Effectivement, on a déjà eu les jeunes de 14 ans avant. Ce n'était pas une clientèle problématique puis c'était une clientèle, vraiment, de formation. Par contre, ce qu'on constate, malheureusement, là, c'est que les accidents avec des véhicules hors route concernant des jeunes, O.K., se produisent avec des véhicules d'adulte, donc des véhicules beaucoup trop lourds pour ces jeunes-là. C'est pour ça qu'on demande de ramener ça à 14 ans avec un véhicule conçu pour leur âge, avec une cylindrée limitée pour leur âge aussi. Donc, de cette façon-là, on s'assure de la sécurité puis on s'assure de la relève de l'activité pour le futur.

Mais il ne faut pas oublier que les accidents, actuellement, qu'on a avec des jeunes, ce sont tous... Puis même l'industrie au complet a fait une campagne de sécurité là-dessus pour dire : Blâmez pas Jacques, là, qu'il s'appelait, blâmez pas Jacques, pour signifier aux utilisateurs et aux gens qu'un enfant sur un véhicule d'adulte ce n'est vraiment pas sécuritaire. Donc, c'est pour ça qu'on demande que ça soit avec des véhicules adaptés.

Puis c'est sûr que, mon fils ou mon petit-fils, à trois, quatre ans, s'il conduit un véhicule électrique ou que s'il a un VTT en bas âge, je vais m'asseoir sur le balcon, je vais le surveiller, même, je vais essayer d'être sur le terrain avec. Mais, à 14 ans, là, je n'irai plus m'asseoir sur la galerie, là. Ça fait que c'est pour ça qu'on dit : assurer la relève de l'activité et assurer la venue de nouveaux bénévoles aussi. C'est pour ça qu'on demande cet âge-là, le retour de cet âge-là, parce que ce n'était pas une clientèle qui était problématique à l'époque.

M. Bonnardel : Oui, je vous écoute, je vous suis, là, mais vous ne pensez pas... Puis je connais un peu plus la marque Bombardier, là, puis, en tout respect pour ceux qui aiment Arctic Cat, Polaris et les autres, là, mais, à 14 ans, les véhicules d'entrée, là, pour Bombardier... Corrigez-moi, là, mais, que je me souviens, encore aujourd'hui, le petit modèle Tundra, là, c'est une machine qui pèse 450, presque 500 livres. 14 ans, tout dépend comment tu grandis, quelle grosseur que tu as, ça reste, pour moi, une machine d'adulte quand même, parce qu'il y a un monde de différence entre une machine d'enfant... Puis là on ne pourrait même pas aller dans les sentiers avec. C'est pour ça que j'ai de la misère à voir, là, que présentement... Dans ce que les compagnies proposent à ces jeunes, je ne pense pas qu'il y a une motoneige, selon moi, qui est... puis encore moins, selon moi, de VTT, qui, pour la plupart, sont aussi hauts qu'une motoneige.

En tout cas, je prends votre point comme analyse. Mais, vous savez, votre réflexion, j'ai la même pour le permis de moto puis je me questionne, avec la SAAQ, en me disant : Pour moi, c'est indéniable qu'un jeune de 16, 17 ans, 18 ans qui va chercher son permis de moto puis qui embarque directement sur un GSX 1100, un Ninja 1000 qui a 175 chevaux-vapeur, ça ne marche pas, ça ne marche pas, là. Il doit y avoir une progression. J'en conviens, que vous êtes un peu sur cet angle. Mais on va devoir l'évaluer fortement, là, pour être capable de voir quelle sorte de marché, quelles sortes de machines les concessionnaires puis les compagnies proposent. Corrigez-moi, là, si je suis dans le champ, là, mais...

M. Gagnon (Danny) : C'est sûr que le quad et la motoneige, c'est deux véhicules vraiment différents. Je suis content de voir que vous connaissiez bien votre marché, parce que vous connaissiez les motos, puis tout ça. Mais l'industrie, là, peut offrir facilement des véhicules de 250 cc à des poids très convenables pour des jeunes utilisateurs, là. Tu sais, il y a déjà eu, dans le passé, des véhicules de 200, 250 cc qui pourraient permettre la randonnée pour des jeunes, des véhicules qui sont beaucoup plus petits, qui sont mieux adaptés à leur âge. Donc, l'industrie a un vaste choix, c'est juste d'ouvrir la porte au niveau de la loi, puis je pense que le marché va s'ajuster puis les fabricants vont s'ajuster. Bombardier a déjà un véhicule VTT... a déjà eu un véhicule VTT de 200 cc, là, qui était le Rally, qui était un véhicule léger adapté pour des jeunes.

M. Bonnardel : Bien, j'ai deux autres questions pour vous, avant de passer la parole à mon collègue, à mon adjoint. L'article 24, vous parlez que le terme «guide» soit remplacé par «guide touristique» ou «guide d'entreprise». Vous voyez un problème dans la sémantique ou la définition, juste, de «guide»?

M. Gagnon (Danny) : Oui, parce que j'ai des clubs, là, qui m'ont envoyé des grands sémantiques en disant... avec les définitions du dictionnaire sur le mot «guide», puis ça les inquiète beaucoup. Parce qu'eux, quand on fait des événements au travers le Québec, souvent, les randonnées sont guidées pour éviter aux gens de se perdre, puis avoir une journée agréable. Mais on parle de l'ordre de 50, 60, 80 personnes dans des activités courantes de club, là, puis qui sont encadrées par des agents de surveillance de sentier. Donc, ça, c'est vraiment une inquiétude de la part des clubs, de dire : Aïe! il va-tu falloir qu'on ait une formation pour faire des activités à l'interne au niveau de nos clubs? Donc, c'est vraiment un élément qui est assez important pour les clubs, là, beaucoup de questionnements là-dessus.

M. Bonnardel : Dernière question, M. Gagnon. À l'article 54, vous souhaitez qu'on amène ou qu'on porte le poids maximal des véhicules hors route à 950 kilos, la largeur maximale de ces machines à 1,67. Expliquez-moi pourquoi. Est-ce que c'est parce que les concessionnaires ou les compagnies font de plus grosses machines ou plus fortes, puis c'est là que vous voulez suivre le marché? Est-ce qu'on n'endommagera pas plus le réseau, si c'est comme ça, les ponts, les petits viaducs que nous faisons? Encore une fois, corrigez-moi.

• (10 h 40) •

M. Gagnon (Danny) : C'est ça. C'est sûr que... Premièrement, les véhicules, là, les manufacturiers, malheureusement, ont respecté la règle de 64 pouces, mais ce qui arrive, c'est que, de la façon que c'est écrit, les véhicules, ils ne mesurent pas 64 pouces, les véhicules, ils mesurent 65 et 66. Si on prend la carrosserie...

M. Bonnardel : Quand vous dites 64, 65, c'est les VTT ou c'est les... Ce n'est pas les motoneiges, là?

M. Gagnon (Danny) : Non, les autoquads...

M. Bonnardel : Les autos, c'est ça.

M. Gagnon (Danny) : Les côte à côte, O.K.? Puis ils veulent... Ça fait que, là, tu sais, comme là, il y a un fabricant, Yamaha, qui vient d'introduire un nouveau véhicule. Bon, il mesure 64 pouces. Mais, quand on le met au sol, il mesure 66 parce que le ballonnement des pneus l'amène à 66. Ce n'est pas... ça fait que... Puis ça, là, c'est une réalité dans le marché, ça fait depuis 2014 que des véhicules de ce type-là, où des problématiques liées aux suspensions, liées aux pneus... sont sur le terrain déjà, là. Les clubs, ils les ont déjà. Donc, si on les amène...

Moi, j'ai une résolution de mon conseil d'administration pour les amener à 66 pouces maximum, sans tolérance. Puis on va aviser tous nos gens, là, que, tout ce qui excède 66 pouces, il va y avoir un constat, là. On veut vraiment que le marché s'adapte à ça. Et on a eu des discussions avec l'ensemble des fabricants aussi à ce niveau-là, et la tendance mondiale sur la fabrication de ces véhicules-là est de 65 pouces.

M. Bonnardel : O.K. Puis dernière question. Vous voulez qu'on régleme par chevaux-vapeur au lieu d'un nombre maximal de cylindrées. C'est une nouvelle approche, ça?

M. Gagnon (Danny) : Oui. Bien, c'est une nouvelle approche... ce n'est pas la première fois qu'on le demande, là. On l'a demandé dans plusieurs mémoires, là, ça n'a jamais été retenu. Mais, vous savez, on est dans une industrie de haute technologie, là. Les moteurs de VTT, aujourd'hui, puis les moteurs de motoneiges quatre temps, là, c'est des moteurs de formule 1 au niveau de la technologie, là. C'est des moteurs très avancés en technologie. Et, 1 000 cc, là, on est déjà rendu à 185 forces de moteur dans des côte à côte. Donc, à un moment donné, il faut arrêter. Puis 1 000 cc... Les formules 1, ils ont 1 500 et ils ont 900 forces de moteur. Ça fait que 1 000 cc, là, dans une

industrie de haute technologie comme celle-ci, là, on ne vient pas limiter la puissance des moteurs, on vient limiter la cylindrée, mais on continue à être en hausse de performance pour ces types de véhicules là.

M. Bonnardel : M. Gagnon, je vais laisser la parole à mon adjoint. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le ministre. Donc, le député de Beauharnois. M. le député, il reste 4 min 50 s.

M. Reid : Merci, Mme la Présidente. M. Gagnon, bonjour. Merci d'être là en virtuel. Écoutez, moi, j'aimerais vous entendre, à la section III, article 25, où vous parlez d'un programme d'assurance menacé, où vous parlez de libre choix, puis vous dites : «...depuis deux ans, [il y a] recrudescence importante du taux de délinquance relativement à l'absence d'assurance de responsabilité civile.» Et là vous dites que le programme est menacé. Je ne suis pas familier avec votre industrie puis j'aimerais un petit peu plus de détails à ce niveau-là. Qu'est-ce que vous entendez par ce qui est écrit dans ce paragraphe-là?

M. Gagnon (Danny) : Bien, c'est qu'on veut... puis ce qu'on demande, là, vraiment, là... L'élément clé, là, c'est que présentement l'AMF nous demande de laisser le libre choix, donc on laisse le libre choix, les gens, ils l'achètent, puis on rembourse, s'ils sont... s'ils fournissent une preuve d'assurance, on les rembourse, on leur rembourse 42 \$. On a négocié un programme avantageux pour l'ensemble des membres du Québec, et ça aussi, ça contribue, quant tu as... Plus qu'on a de membres d'assurés avec l'assureur, avec le programme, bien, ça contribue à payer la prime d'assurance, aussi, des clubs. Donc, vraiment, ça redonne 500 000 \$, environ, dans le milieu.

Et là, bien, avec le... Ce qu'on demande, nous, c'est que, lorsqu'un assureur... lorsqu'un utilisateur annule sa police d'assurance, on demande que la compagnie d'assurance de cet assuré-là nous avise que l'assurance n'est pas valide, nous avise que l'assurance n'est pas valide, de façon à vraiment maintenir l'avantage du programme en place puis maintenir le support aux clubs que ce programme-là amène.

Parce que, là, avec le libre choix, on a de plus en plus de résiliations. Tu sais, motoneiges, dans le temps, il y avait comme 3 000 résiliations par année; je pense qu'ils sont rendus à 10 000, 15 000. Nous, on est à 10 000, 15 000, aussi, de résiliations. Donc, à un moment donné, l'assureur va dire : Non, non, on revient à l'ancienne formule, puis là, bien, les clubs vont repayer de l'assurance, puis ça va leur coûter entre 500 000 \$ et 600 000 \$, 700 000 \$. Ça fait qu'on...

M. Reid : Mais, à travers ça, vous dites qu'il y a une délinquance, en fait, au niveau de l'absence d'assurance responsabilité civile, c'est-à-dire qu'ils ne s'assurent pas, carrément?

M. Gagnon (Danny) : Oui. Il y en a qui ne s'assurent pas, carrément, là. La recrudescence, elle est là de plus en plus. Puis aussi, bien, vu qu'on n'est pas formés, on reçoit des papiers qu'il y a n'importe quoi, là. Tu sais, quand les gens demandent la résiliation de leur police, bien, ça, c'est directement avec l'assureur, ce n'est pas nous qui faisons le remboursement. Mais ça amène une augmentation de gens qui circulent en sentier sans être assurés.

M. Reid : Parfait, merci. Je vais céder la parole à mon collègue.

La Présidente (Mme Grondin) : ...nous poursuivons avec le député de Bourget. M. le député, il reste deux minutes.

M. Campeau : Bonjour, M. Gagnon. Dans le même ordre d'idées, qu'est-ce que vous faites, qu'est-ce que votre association fait pour les délinquants? Est-ce qu'il y a un moyen de les dénoncer? Est-ce qu'il y a un moyen de les arrêter sur place? Est-ce qu'il y a quelque chose que vous pouvez faire?

M. Gagnon (Danny) : Présentement, on a des agents de surveillance de sentiers, on a deux catégories d'agents de surveillance qui sont formés par l'École nationale de police, donc qui sont habilités à appliquer la loi. Puis on salue la décision de permettre à ces agents-là de vérifier le permis de conduire. Donc, on est capables d'émettre des constats et on est capables aussi de... Puis on a une entente de partenariat avec la Sûreté du Québec. Au lieu que les constats soient directement émis journalièrement, on a un délégué dans chacun des postes du Québec, à la Sûreté, qui va émettre les constats pour nous dès qu'on remet notre rapport.

M. Campeau : Autre question, très générale, c'est : Est-ce que vous avez des craintes que... ou, en fait, que ce soit pour, en faveur ou contre, là, par rapport au tourisme? Ce projet de loi là, voyez-vous que ça va aider le tourisme, nuire au tourisme ou... Comment vous voyez ça?

M. Gagnon (Danny) : Bien, ça peut aider le tourisme parce que ça va les sécuriser. Parce que, vous savez, être un guide de montagne, en Europe, là, c'est quasiment un an d'études, là. Ça fait qu'être un guide de motoneige, ce n'est pas bien, bien d'études, ou un guide de quad, ce n'est pas beaucoup d'études, c'est : Regarde, le gaz est là, le brake est là.

Ça fait que c'est sûr que nous, on va... Moi, d'ailleurs, je vais siéger sur ce comité-là. Nous, ce qu'on va préconiser, c'est une légère formation de conduite, pour bien comprendre le comportement des véhicules, et aussi un léger encadrement sur la loi, expliquer la loi, sur des détails qui ne sont pas nécessairement expliqués aux touristes.

Moi, j'ai déjà été guide touristique, ça fait que je le sais. Et aussi aider les guides à faire de la gestion de groupe. Parce que tu as beau être guide, là, s'il y en a un qui a payé 4 000 \$ pour faire son voyage de motoneige puis qui a décidé de dépasser le guide, là, tu es dans le trouble. Ça fait que ça, c'est des éléments qu'il faut améliorer au niveau de la formation des guides, de la gestion des groupes.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. Gagnon. Nous allons poursuivre les échanges avec l'opposition officielle. M. le député de Mont-Royal—Outremont, vous avez 11 minutes.

M. Arcand : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. Gagnon, c'est un grand plaisir de vous recevoir aujourd'hui. Vous dites, dans votre document, que vous avez 404 000 véhicules, qu'il y a 404 000 véhicules hors route de type quad en circulation. Si on regarde l'état actuel, il y a combien de... à votre avis, chez... il n'y a probablement pas de statistique précise, là, mais des jeunes de 14 à 16 ans qui en utilisent, est-ce que c'est un grand nombre, actuellement, d'après ce que vous savez?

M. Gagnon (Danny) : Bien, actuellement... Ah! il n'y a pas vraiment de statistique, mais à l'époque, là, quand on était... on donnait à des jeunes de 14 ans, on donnait aux alentours de 4 000 cours de conduite par année à des jeunes de 14 ans, là. Là, maintenant, on donne... ce n'est plus des jeunes de 14 ans, là, maintenant, ce qu'on donne comme formation, c'est des adultes qui conduisent un quad modifié pour transporter un passager, on en donne 2 500 par année.

Mais c'est sûr que les jeunes, là, ils les utilisent pareil, les VTT. Allez dans les campings, allez partout, l'été, vous allez les voir circuler. Ils circulent pas de casque, ils n'ont jamais été sensibilisés à la sécurité de ces véhicules-là, ils n'ont pas de connaissances sur le comportement des véhicules. Vous savez, un véhicule hors route, là, quand on freine, là, avec un VTT, là, il faut freiner avec les roues droites. On ne peut pas freiner avec le guidon tourné. Ça, c'est des techniques qu'on met en scène, on leur fait pratiquer en formation de conduite. C'est des éléments qui contribuent à améliorer la sécurité. Parce que, dès qu'on freine... freinage d'urgence avec le guidon tourné, on capote. Donc, c'est toutes des... ça contribue à l'amélioration de développer des réflexes naturels.

Puis, vous savez, au Québec — malheureusement, c'est le Québec, là — les jeunes de 10 ans, ils conduisent des tracteurs sur les fermes, ils conduisent tout. Ça fait que, nous, ce qu'on veut, c'est améliorer le bilan de sécurité sur les jeunes. C'est pour ça qu'on demande que ce soit avec un véhicule adapté, parce que les accidents sur les jeunes, c'est avec des véhicules d'adultes, qui ne sont pas conformes, en lien avec le poids du jeune puis le poids du véhicule. Parce que les véhicules tout-terrain qui sont munis de pneus à basse pression, le comportement du conducteur est pour 80 % de la stabilité du véhicule. Donc, c'est très, très important d'avoir une bonne formation puis de connaître les déplacements de poids sur le véhicule afin d'influencer le comportement.

• (10 h 50) •

M. Arcand : O.K. Est-ce que je vous cite correctement en disant que... Ce que je comprends de ce que vous nous dites, c'est que, compte tenu que les deux causes principales, c'est toujours la vitesse puis c'est l'alcool, que ce n'est pas nécessairement le problème majeur, de 14 à 16 ans, que ça peut... que c'est souvent plus... des jeunes qui sont plus âgés, disons, qui... c'est plus entre 16 et 24, probablement, que les accidents se font plus. Est-ce que c'est un peu ça qui est derrière votre pensée actuellement?

M. Gagnon (Danny) : ...il y a très, très peu d'accidents avec des jeunes, là, de moins de... de 14 ans, là, il y a très peu d'accidents. Malheureusement, quand il y en a un, on en entend parler plus parce que c'est vraiment un jeune, puis tout, un jeune, là. Mais il y en a peu, là, d'accidents, avec des jeunes, là. Si vous prenez les statistiques, ce n'est pas à cet âge-là qu'il y a des accidents. Les statistiques démontrent très clairement que c'est en haut de 25 ans et plus, là, puis c'est surtout vitesse, et alcool, et non-port des équipements obligatoires, là, dans le cas des VTT, beaucoup le non-port des équipements obligatoires, les gens, ils circulent sans porter de casque, tu sais?

M. Arcand : O.K. Mais je vois que le ministre n'est pas nécessairement prêt à, nécessairement, changer actuellement cela. On verra, lors de l'étude du projet de loi en détail. Mais est-ce qu'il y a une recommandation supplémentaire que vous feriez? Admettons que, demain matin, on dit : Écoutez, on laisse aux jeunes de 14 ans, est-ce qu'il y a un encadrement supplémentaire que vous suggérez?

M. Gagnon (Danny) : On pourrait mettre un encadrement supplémentaire au niveau des agents de surveillance de club, tout ça. Puis, bien, les jeunes, peut-être aussi l'obligation de circuler avec un adulte, là, tu sais, circuler avec un adulte, là, de façon à ce que l'activité se pratique en famille mais se pratique de façon sécuritaire, avec des jeunes de 14 ans, dans un réseau de sentiers encadré, où on a prévu les courbes, on a signalisé les courbes, les pentes, donc vraiment de quoi de plus sécuritaire.

M. Arcand : Donc, si je vous comprends bien, en fait, s'il y avait quelqu'un qui accompagnait, finalement, ce jeune-là, c'est ça? C'est un peu ce que vous nous dites actuellement?

M. Gagnon (Danny) : Oui. Un accompagnateur adulte.

M. Arcand : Parfait. Merci. Sur la question de l'assurance, je veux juste que vous me réexpliquiez un peu l'enjeu. Vous dites que les gens n'ont pas beaucoup... en fait, il y a beaucoup de gens qui n'ont pas d'assurance sur la

responsabilité civile, entre autres. Est-ce que c'est ça qui est le principal problème? Est-ce que vous verriez que ce soit quelque chose d'obligatoire? Ou comment vous...

M. Gagnon (Danny) : ...obligatoire au niveau de la loi, mais bien des gens disent : Ah! c'est un véhicule hors route. Il y a eu aussi beaucoup de désinformation, là, au niveau des assureurs. Il y a des assureurs et des gens d'assurance qui informaient... Déjà, j'ai déjà vu, moi, même au cabinet du ministre, un courtier d'assurance dire au ministre : Bien, les VTT, ils n'ont pas besoin d'être assurés, ils sont assurés avec le cabanon. Non, non, les VTT, ce n'est pas assuré avec le cabanon, là, ça prend une police d'assurance responsabilité civile. Ça fait qu'il y a beaucoup de gens que leur véhicule de VTT, il n'est pas assuré.

Puis nous, dans le cadre du programme, le droit d'accès est obligatoire à l'achat du droit d'accès. Donc, les gens, ils l'achètent puis ils le paient, au coût de 42 \$, mais ils le résilient, il y a la possibilité de le résilier, donc, puis c'est superfacile à résilier, là, ça se fait en ligne. Donc, vraiment, ce qu'on demandait, nous autres, c'est que... dans les règles de l'AMF, c'est que, oui, vous voulez avoir le libre choix, on est d'accord avec ça, mais, dès qu'une personne résilie ou résilie sa police d'assurance, on veut être avisés. Ce qui n'est pas le cas, là, de tous les assureurs. On voudrait que l'ensemble des assureurs avisent, nous avisent que tel client a résilié sa police d'assurance ou est arrivé sa date de fin, il n'a pas renouvelé, de façon à limiter la délinquance au niveau de l'assurance.

M. Arcand : O.K. La question aussi, c'est... vous parlez des agents de surveillance, là on parle, évidemment, d'amendes qui vont être plus importantes. Vous parlez des agents de surveillance, vous parlez des trois catégories, là, qui existent, les agents spécialisés, les agents de surveillance. Par rapport à la situation actuelle que l'on vit, et si on prend pour acquis qu'éventuellement ce projet de loi là risque d'être adopté dans les semaines qui viennent, est-ce que ça change la vie des agents de surveillance de façon importante? Vous ne semblez pas réclamer plus de pouvoirs de la part des agents de surveillance, vous... Est-ce que ça complique un peu la vie? Est-ce que ça leur donne des outils? Comment vous évaluez ces éléments-là? Est-ce que vous prenez pour acquis qu'il y a à peu près juste les agents de la Sûreté du Québec ou, enfin, les gens... les policiers vont être en mesure de donner les amendes comme telles? Est-ce que vous voyez beaucoup de différences par rapport à ce qui existe actuellement?

M. Gagnon (Danny) : Bien, nous, on a comme peut-être prévu le coup, là, parce que, voilà deux ans, on a fait une réforme sur les agents, on a fait une étude sur le profil des agents. Donc, vraiment, la catégorie 1, qui est l'agent de club, c'est une personne qui va être plus dédiée à la sécurité des utilisateurs, indiquer les défauts de signalisation, les trous dans le sentier, être un ambassadeur de son club, informer les gens. Ça, c'est la catégorie des clubs.

Et les agents spécialisés, c'est des agents qui sont formés pour l'application de la Loi sur les véhicules hors route. Donc, eux, ils sont formés par l'École nationale de police. On a créé un partenariat avec l'École nationale de police. Parce qu'avant ça tu allais suivre ton cours d'agent de surveillance de sentiers puis tu étais accepté. Maintenant, avec l'École nationale de police, pour les deux catégories... bien, les catégories 2 et 3, bien, si le gars, il ne passe pas l'examen de l'École nationale de police, il ne devient pas agent de surveillance de sentiers.

Puis les gens qui s'inscrivent à la formation spécialisée ou provinciaux, ce sont des gens qui ont un profil psychologique ou un profil d'application de la loi, donc on est... Puis, avant ce dernier projet de loi là, ils n'avaient pas le droit de demander un permis de conduire, donc ils n'avaient pas le droit d'avoir une identification formelle des contrevenants. Maintenant, avec le nouveau projet de loi, ce qui change leur vie, c'est qu'ils ont accès au permis de conduire, donc ils vont être capables d'émettre... de faire émettre des constats.

Et l'autre élément aussi qui est important, c'est... Nous, on encadre un réseau de sentiers. Des fois, on voit un délinquant, à côté du sentier ou dans un champ où... — on a des problématiques un peu partout au Québec — on ne pouvait pas intervenir, on n'avait pas le droit d'intervenir. Donc, ça, c'était une problématique importante. Parce que, des fois, on a des propriétaires terriens qui nous disent : Bien là, moi, j'ai de la délinquance sur ma propriété, mais pas dans le sentier, elle est ailleurs sur ma ferme, elle est ailleurs, sur mon... tu sais, ils vont à ma cabane à sucre ou ils vont ça. Puis on ne pouvait pas y aller, avant. Ça fait que ça, pour les agents provinciaux, c'est un changement important parce qu'on va pouvoir contribuer à aider nos cédants de droits de passage à encadrer mieux les délinquants puis à intervenir.

M. Arcand : Est-ce que vous pensez que ça va prendre plus de monde, éventuellement, pour faire régner l'ordre une fois que le projet de loi sera adopté?

M. Gagnon (Danny) : Bien, éventuellement, ça va prendre...

La Présidente (Mme Grondin) : M. Gagnon, je vous invite à répondre, il vous reste à peine 30 secondes.

M. Gagnon (Danny) : Effectivement, éventuellement, ça va prendre plus d'agents. Mais la formation est continue. Là, présentement, on est un petit peu arrêtés à cause de la... ralentis à cause de la COVID, là, mais, vraiment, oui, on va avoir plus d'agents. Puis il y a plus d'agents qui sont intéressés à l'application de la loi aussi.

M. Arcand : J'ai peut-être le temps, vite. La fédération des motoneiges demande une largeur de 1,28 mètre. BRP ont la même position que vous, ils disent 1,68 mètre. Est-ce qu'il faudrait préciser, dans le projet de loi, les types de véhicule ou dans un futur règlement? En tout cas, est-ce que vous voyez ça d'une façon positive?

M. Gagnon (Danny) : Oui, c'est positif. Puis il faut préciser dans le type de véhicule.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup, M. Gagnon. Merci beaucoup. Donc, nous poursuivons les échanges avec la deuxième opposition. Mme la députée de Mercier, vous avez 2 min 45 s.

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Merci beaucoup, monsieur, pour votre présentation. J'aimerais que vous m'expliquiez un peu mieux, à l'article 15, ce que vous dites dans votre mémoire, parce que je ne connais pas très bien ça. Vous dites qu'il faudrait qu'il y ait une modification à cet article-là, qu'il y ait des précisions pour y intégrer l'obligation du promoteur d'obtenir un engagement écrit et signé. Puis vous dites que ce type d'engagement est parfois pris à votre insu par des tiers qui devraient avoir la transparence, pour ne pas dire la décence, de vous consulter avant d'engager vos fonds. Peut-être m'expliquer par un exemple concret, c'est quoi, la problématique qui est là.

• (11 heures) •

M. Gagnon (Danny) : Bien, je vais vous donner un exemple. C'est que les clubs de quad ou les clubs de motoneige, les municipalités, les MRC peuvent faire des demandes d'aide financière au programme du ministère des Transports, le programme MTQ faune infrastructures, et ils doivent, quand ils déposent leur projet, déposer un montage financier. Ça fait que, là, ils ne nous appellent pas puis ils disent : O.K. La fédération des clubs quads, elle va mettre 25 000 \$, tu sais?

Puis là, justement, tout récemment, j'ai ville de Forestville qui ont été accordés pour un projet de 500 000 \$. Moi, je ne suis pas au courant. J'ai une rencontre avec la mairesse, elle dit : Là, vous autres, les quads, il faut que vous potez 50 000 \$. Dans ça, on a mis votre montant à 50 000 \$. Les deux clubs de motoneige, ils mettent 25 000 \$, puis, vous, vous devez mettre 50 000 \$. Donc, moi, là, je ne suis pas au courant, donc, puis là, bien, quand j'arrive à mon C.A. avec ça, il dit : Là, crime, on n'est pas pour passer pour des tatas. Ça fait qu'on va le mettre, le 50 000 \$, mais là, crime, on est pris à supprimer des projets dédiés pour la fédération pour supporter nos clubs. Puis ça, c'est de même dans tous les cas, là, que ça soit un club de motoneige qui fasse une demande de subvention sur ce programme-là... il met une cote et, s'il décide que le club met 20 000 \$, ils mettent 20 000 \$ pour le quad puis ils ne nous en parlent jamais. À un moment donné, ça ne marche pas, là.

Mme Ghazal : Mais vous finissez par payer quand même? C'est ce que je comprends.

M. Gagnon (Danny) : On finit par payer, mais on n'a pas d'argent pour payer. Ça fait qu'on paie, là, mais on affecte d'autres projets, là, tu sais?

Mme Ghazal : O.K. Donc, vous voulez que ça soit mieux précisé dans la loi. Je ne sais pas si j'ai le temps pour une...

La Présidente (Mme Grondin) : Il reste 30 secondes.

Mme Ghazal : O.K. Puis je voulais savoir, est-ce qu'il y a comme des cas où c'est possible... Est-ce que, par exemple, vous auriez une ouverture pour que, dans ce type de sentier là, il y ait des endroits où des piétons peuvent traverser, parce qu'en ce moment c'est totalement interdit, totalement, et de baisser la vitesse pour permettre... pour toutes sortes de raisons que je n'aurai pas le temps d'expliquer, que des piétons puissent traverser puis qu'on abaisse la vitesse? Est-ce que c'est quelque chose pour laquelle vous auriez une ouverture ou vous, vous voulez que ce soit interdit totalement, à jamais?

M. Gagnon (Danny) : Non, non, nous, on n'a jamais voulu que ça soit interdit...

La Présidente (Mme Grondin) : M. Gagnon, je suis désolée, on doit passer à la troisième... au troisième groupe d'opposition, pardon. M. le député des Îles-de-la-Madeleine, vous avez 2 min 45 s.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. Gagnon. Très intéressant, votre présentation. Je ne rentrerai pas avec vous, là, sur les détails des cylindres et puis de la puissance des machines, ce n'est pas mon domaine d'expertise, c'est, à l'évidence, le vôtre. Je voudrais parler de l'âge. Dans votre mémoire, à la page 3, vous parlez de ramener l'âge minimum de conduite à 14 ans, mais vous référez à l'article 4.9, là, page 7 du projet de loi, où, en fait, on dit que, sur des terres privées, le règlement ne s'applique pas. Donc, ce n'est pas ce à quoi vous faites référence, vous faites vraiment référence à l'âge minimum, à l'article 16 qui dit que c'est 16 ans avec un permis de conduire? C'est bien ça que vous voulez?

M. Gagnon (Danny) : C'est ça.

M. Arseneau : Vous voulez permettre aux jeunes de 14 ans de circuler sur les sentiers?

M. Gagnon (Danny) : Oui. Exactement. C'est ça.

M. Arseneau : C'est bien ça. Et le type de formation... parce que vous avez un argumentaire qui me semble fondé à l'effet que les bonnes pratiques, les bonnes techniques de conduite peuvent être inculquées aux plus jeunes et être durables dans le temps, là, il vaut mieux apprendre avec les bonnes façons de faire. Est-ce que vous avez déjà ce type de formation là qui est donnée? Et puis en quoi ça consiste, si c'est le cas?

M. Gagnon (Danny) : O.K. Bien, déjà, on a déjà ce type de formation là. Nous, on est certifiés par l'American Safety Institute. Donc, on a eu des instructeurs qui ont été en Californie suivre leur formation. Ça comprend, à partir du début, le démarrage, la connaissance des équipements, comment aborder les virages, les freinages d'urgence, comment aborder les pentes, comment faire un... mettons qu'on est dans un... si on était dans un pit de sable, comment faire un virage en U de façon à ce que ça soit sécuritaire, ou comment... s'il n'y a pas possibilité de faire aucun virage, de comment s'en sortir de façon sécuritaire sans mettre notre vie en danger puis sans risque.

M. Arseneau : Est-ce que c'est une formation qui est de longue durée?

M. Gagnon (Danny) : Ça dure huit heures.

M. Arseneau : Huit heures?

M. Gagnon (Danny) : Ça dure une journée.

M. Arseneau : D'accord. Une petite... Est-ce que vous êtes en mesure de faire une comparaison avec la réalité, la conduite des véhicules hors route à l'extérieur du Québec, ailleurs au Canada?

M. Gagnon (Danny) : Bien, ailleurs au Canada, c'est comme «free-lance», là, c'est 12 ans, six ans, c'est... l'âge est beaucoup plus bas que tout le Canada au complet, là. Nouveau-Brunswick, c'est 12 ans, en Ontario, c'est 12 ans, en Alberta, c'est six ans. On est les seuls à 16 ans, là, dans tout le Canada.

M. Arseneau : Puis est-ce qu'à votre connaissance il y a davantage d'accidents ailleurs?

M. Gagnon (Danny) : Je n'ai pas de statistique sur les accidents ailleurs. Par contre, je sais qu'il y a plusieurs années, en Alberta, ils ont fait une étude sur les jeunes qui avaient suivi une formation, pour les suivre dans le temps, avec la Santé publique, pour voir s'il y avait des accidents, puis le taux d'accidents était pratiquement...

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M.. Merci beaucoup, M. Gagnon. Donc, je vous remercie pour la contribution à nos travaux.

Je suspends quelques instants afin de permettre aux représentants de la fédération des clubs de motoneiges du Québec de prendre place. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 11 h 05)

(Reprise à 11 h 08)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, bonjour. Nous reprenons nos travaux.

Je souhaite maintenant la bienvenue aux représentants de la fédération des clubs de motoneiges du Québec. Je vous rappelle, Mme et M., que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, et par la suite nous allons procéder à la période d'échange avec les membres de la commission. Je vous invite à vous présenter, chacun d'entre vous. Merci. Allez-y, la parole est à vous.

Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ)

(Visioconférence)

Mme Krim (Nacéra) : Bonjour. Nacéra Krim, de la fédération des clubs de motoneiges.

M. Garneau (Michel) : Bonjour. Michel Garneau, de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec.

La Présidente (Mme Grondin) : ...commencer.

Mme Krim (Nacéra) : Merci. M. le ministre des Transports, Mme la Présidente, chers parlementaires de la commission, nous souhaitons tout d'abord vous remercier de nous accorder l'opportunité de nous exprimer lors de ces consultations particulières de ce projet de loi. Notre fédération est très honorée d'avoir participé à l'élaboration de la refonte de la loi VHR au même titre que de nombreux partenaires que vous avez consultés.

Nous accueillons donc très favorablement ce projet de loi dans sa globalité. À cet effet, permettez-nous de partager avec vous quelques recommandations.

• (11 h 10) •

M. Garneau (Michel) : Sécurité des utilisateurs, recommandation 1 : nous vous recommandons de retirer le mot «cessionnaire» à la fin du premier paragraphe du premier alinéa de l'article 4 du projet. Le fait que les concessionnaires puissent se soustraire des exigences de la nouvelle loi, lors d'une démonstration ou d'un essai, est

problématique, pour nous. Plus précisément, cela ouvre la porte à des pratiques qui pourraient s'avérer dangereuses. Les démonstrations et essais doivent se faire en plein respect de l'encadrement légal prévu.

Recommandation 2 : nous vous recommandons de statuer la largeur maximale d'une motoneige afin qu'elle soit limitée à 1,28 mètre. Dans le premier paragraphe du premier alinéa de l'article 54, on indique que «la largeur maximale d'un véhicule hors route ne doit pas excéder 1,62 mètre», une mesure qui est nettement supérieure à la limite actuelle de 1,28 mètre. Nos sentiers sont aménagés en fonction de la limite actuelle. La possibilité de permettre la circulation de véhicules d'une largeur nettement supérieure... (panne de son) ...pour les utilisateurs de nos sentiers.

Recommandation 3 : nous vous recommandons de statuer que la largeur maximale d'un véhicule d'entretien soit haussée légèrement à 3,7 mètres. Actuellement, certains de nos clubs utilisent des grattes d'une largeur de 12 pieds ou 3,66 mètres et la modification proposée permettrait d'accueillir nos équipements actuels.

Recommandation 4 : nous vous recommandons de faire des «snowbikes» une catégorie unique de VHR. Dans le projet de loi actuel, aucune précision quant aux classifications des types de véhicules n'est élaborée. Ceci soulève une préoccupation, pour nous, en raison d'un type de véhicule communément connu sous le nom «snowbike». Conçus principalement pour une utilisation hors-piste, leurs caractéristiques de conduite font en sorte qu'ils ne sont pas compatibles au partage des sentiers avec des motoneiges. Aujourd'hui, puisque ceux-ci sont immatriculés en tant que motos, nous pouvons leur refuser l'accès aux sentiers. Toutefois, si un fabricant réussissait à en faire homologuer un en tant que motoneige, nous perdriions la possibilité de les interdire.

Mme Krim (Nacéra) : Recommandation 5 : nous recommandons de mettre en place un règlement qui permettrait de limiter le type de véhicules circulant sur les sentiers de motoneige localisés dans les emprises des chemins multiusages. L'article 67 de ce projet de loi spécifie que «sur les terres publiques, la circulation des VHR est permise, sous réserve des conditions et restrictions imposées» par un ensemble de lois. L'objet de cette recommandation est basé sur la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier. Plus précisément, le premier alinéa de l'article 42 a pour effet de permettre la circulation de tout type de véhicule sur les chemins multiusages.

L'article 42 se poursuit avec l'alinéa suivant, qui indique que «le ministre peut, pour des raisons d'intérêt public, restreindre, aux conditions qu'il détermine, l'accès à un chemin multiusage ou en interdire l'accès». À cet effet, à des fins de sécurité, nous souhaiterions que le gouvernement mette en place un règlement qui permettrait de limiter le type de véhicule circulant sur les sentiers localisés dans l'emprise des chemins multiusages en dehors de la chaussée.

Nos sentiers sont aménagés, comme l'a rappelé mon collègue, en fonction de pouvoir accueillir deux motoneiges circulant en sens inverse. La possibilité de nous y... que nous y retrouvions un véhicule d'une largeur supérieure ou encore aux caractéristiques de conduite dramatiques différentes met la sécurité de tous les utilisateurs en danger. Une collision entre une motoneige et un véhicule de largeur et de poids nettement supérieurs pourrait facilement être fatale pour les motoneigistes.

Sécurité du réseau. Les sentiers demeurent actuellement l'endroit le plus sécuritaire pour la pratique de la motoneige. Il faut donc être en mesure de pouvoir continuer à offrir un réseau de sentiers qui est sécuritairement aménagé, signalisé et entretenu. Il faut ainsi prévoir un niveau de financement adéquat pour son entretien et son maintien.

Recommandation 6 : nous recommandons que seuls les programmes d'aide financière visant l'assistance des clubs d'utilisateurs de véhicules hors route, le développement et l'entretien des infrastructures pour ces véhicules ou la protection de la faune et des habitats fauniques soient financés par le FARR, et ce, dans les proportions actuelles.

Recommandation 7 : nous recommandons que les programmes d'aide financière à l'abandon des véhicules hors route non performants sur le plan environnemental ou encourageant le remplacement à l'acquisition de véhicules plus performants sur le plan environnemental soient financés par le fonds électrique et de changements climatiques.

Recommandation 8 : nous recommandons que les deux programmes nommés aux troisième et quatrième paragraphes du premier alinéa de l'article 15 devraient être financés par une majoration sur la ponction faite sur les droits perçus sur l'immatriculation des VHR. Nous appuyons les deux programmes cités ci-dessus. Toutefois, pour des raisons indiquées précédemment, le financement de ceci ne doit pas compromettre les investissements sur le réseau. Une majoration sur la ponction permettrait de financer lesdits programmes.

Enfin, pour revenir brièvement à la problématique liée au premier alinéa de l'article 42 de la LADTF, l'accès universel à un chemin multiusage empêche les clubs de tarifier les utilisateurs des sentiers qui s'y retrouvent. Rappelons que les coûts d'aménagement et d'entretien de ces sentiers représentent des dépenses majeures pour les clubs en question, le tout sans en retirer un bénéfice financier. En outre, dans de nombreux cas, si l'entretien de certains chemins forestiers historiquement non déneigés n'était pas assuré par... (panne de son) ...l'accès pour les autres utilisateurs... (panne de son) ...impossible.

Alors qu'un important travail a été fait par le MFFP, ces deux dernières années, afin de permettre de tarifier sur certains chemins multiusages en fonction de leur classe, nous comptons toujours plus de 2 500 kilomètres de sentiers sur lesquels nous ne pouvons pas tarifier les motoneigistes qui les utilisent.

M. Garneau (Michel) : Recommandation 9 : nous recommandons que la prochaine LVHR fournisse tous les outils nécessaires à nos agents de surveillance et aux agents de la paix afin d'assurer que les systèmes d'échappement modifiés puissent être éliminés de nos sentiers.

La sécurité à long terme de notre réseau comporte des éléments non monétaires. Nous parlons ici de la préservation des droits de passage, qui sont accordés par des propriétaires fonciers généreux, lesdites permissions nous permettant d'y aménager des sentiers. Avec plus de 16 000 kilomètres de sentiers situés sur des terres privées, le maintien de ces droits de passage est un élément critique à sa pérennité ainsi qu'à notre industrie.

Depuis de nombreuses années, la rétention et l'obtention des droits de passage sont de plus en plus problématiques, et ce, en grande partie dû à la nuisance causée par les niveaux sonores excessifs produits par certaines motoneiges. La source du problème est l'utilisation de systèmes d'échappement modifiés. Ceux-ci n'ayant pas à respecter des normes sonores, comme c'est le cas avec les systèmes d'origine, sont bruyants à un tel point qu'ils briment la qualité de vie des propriétaires fonciers et autres riverains. Il faudra donc prévoir la mise en place d'un encadrement légal qui est à la fois efficace et simple à utiliser. En absence d'une résolution positive de cet enjeu, la pérennité à long terme de notre réseau est vouée à l'échec. Tout aussi important, la qualité de vie et la quiétude des citoyens continueront à être brimées.

Sécurité de l'environnement. La sécurité de l'environnement est un autre enjeu crucial. Dans les faits, la superbe opportunité d'interagir de façon intime et personnelle avec l'environnement motive bon nombre de motoneigistes à pratiquer ce loisir. Il va de soi que la préservation de notre faune et flore est l'un des éléments que nous aimerions voir renforcer davantage.

Recommandation 10...

La Présidente (Mme Grondin) : Je vous invite... M. Garneau, je vous invite à terminer. Il vous reste 30 secondes.

M. Garneau (Michel) : Nous recommandons que la sanction liée à la contravention du premier... du deuxième alinéa de l'article 47 soit augmentée. Et enfin, notre... Deux autres. Nous recommandons que les sanctions pénales monétaires que l'on retrouve dans le projet de loi, notamment dans les articles 111 à 113, soient transférées au règlement.

Et la toute dernière : nous recommandons que l'expression «qu'elle porte les plaques d'immatriculation valides de ce lieu» soit retirée du quatrième paragraphe du premier alinéa de l'article 14 du Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. Merci beaucoup, Mme Krim, M. Garneau. Nous allons amorcer la période d'échange avec le ministre. M. le ministre.

M. Bonnardel : Bonjour. Merci, Mme la Présidente. Bonjour à vous deux. Merci d'être là. Vous avez fait ça de façon très concise. Je commencerais par... Encore une fois, je suis accompagné de mes collègues, je vais leur laisser la parole aussi, là, mon adjoint parlementaire et le député de Bourget.

Mon premier point, puis un qui m'interpelle énormément, c'est le bruit excessif. Quand je dis «bruit excessif», c'est tuyau d'échappement. J'ai été très souvent en sentier, j'ai vu beaucoup de motoneiges et de VTT qui ont des tuyaux d'échappement modifiés. Ici, cela apporte beaucoup, beaucoup, beaucoup de problèmes pour ceux qui habitent proche, que ce soit quand on est couché à 10 h 30 le soir, puis on entend quelqu'un arriver à trois kilomètres parce que le tuyau d'échappement est modifié. Bien, la nuisance, là, le principal problème, selon moi, c'est ça.

Vous dites, dans votre recommandation 9 : «...[fournit] tous les outils nécessaires [aux] agents de surveillance». Je pense que vous avez vu, dans la loi, que je souhaitais que nous soyons le plus sévères possible. On a augmenté les amendes. On donne la possibilité à l'agent de la paix, en vertu de l'article 63, d'exiger que le véhicule soit conduit dans un endroit convenable et retenu aux frais du propriétaire jusqu'à... la situation ait été corrigée. On donne des amendes aux réparateurs qui contreviennent à l'article 63, des amendes, comme je le mentionnais, donc, au propriétaire, au conducteur qui contrevient à l'article 63.

Est-ce que je n'en fais pas assez, selon vous, là, ou... Quand vous dites «fournir tous les outils», je pense que je vais assez loin, parce que, pour moi, ça reste le principal fléau dans nos sentiers, au Québec, tuyau d'échappement modifié, que ce soit ceux qui les vendent en magasin ou ceux qui les commandent sur Internet puis qui les installent eux-mêmes. Il faut mettre fin à ça, le plus possible, en tout cas. Donc, est-ce que j'oublie quelque chose?

• (11 h 20) •

M. Garneau (Michel) : Dans un premier temps, nous souhaitons vous remercier pour votre conscientisation de la problématique. C'est beau de voir quelqu'un qui reconnaît l'ampleur du problème. C'est certain que c'est un enjeu sérieux pour nous.

Pour répondre à votre question, on a discuté de la chose avec des gens... de nos patrouilleurs, de nos agents de surveillance, et il y a une certaine inquiétude au niveau de l'application de la loi. Là, je ne suis pas un juriste, nous ne sommes pas des juristes. Toutefois, on a certaines craintes qui nous ont été exprimées au niveau de l'application de la loi, en ce sens de faire coller les infractions en cour.

C'est certain que, nous, dans le fond, ce qu'on vous demande, on vous fait confiance, hein, vous avez déjà fait un bon bout de chemin pour nous, on veut juste s'assurer que tous les angles vont avoir été étudiés pour s'assurer qu'on va détenir les outils nécessaires. On veut absolument se débarrasser de ces systèmes-là, ça ne donne pas une bonne image à l'activité, ça nuit à la quiétude des gens. Nous, on veut être des citoyens responsables. Donc, ce qu'on vous demande, c'est de... le vieux truc du menuisier, de mesurer deux fois et de couper une fois afin de s'assurer qu'on va avoir les bonnes mesures et que toutes les charges qui vont être appliquées vont coller en cour. On ne veut pas laisser de porte de sortie à ces gens-là.

D'ailleurs, j'aimerais préciser aussi qu'il faudrait retirer du Règlement de la motoneige certains articles de loi qui donnent, justement, comme c'est là, des portes de sortie en douceur pour certains motoneigistes. Avec la loi actuelle, on émet des charges, sous l'article 6, et malheureusement le Bureau des infractions choisit, eux, d'émettre des constats selon, là, si je ne me m'abuse pas... je pense, c'est l'article 45 du Règlement sur la motoneige, donc l'amende passe de 275 \$ à 125 \$. On fait plus ou moins rire de nous. Donc, on veut s'assurer, nous, que cette brèche-là va disparaître. On veut vraiment que ces gens-là paient. On ne veut plus avoir d'échappements modifiés dans nos sentiers.

M. Bonnardel : Bien, je suis content de vous l'entendre dire. Merci des précisions. Vous pouvez être certains que l'équipe du ministère a pris bonne note de vos recommandations.

Je vais faire un petit peu de pouce, là, on parle de tuyaux d'échappement : votre recommandation 4, les «snowbikes». J'ai connu, dans les sentiers, les Snow-Hawk d'AD Boivin. J'ai déjà roulé avec... bien, roulé, j'ai déjà, oui, fait de la motoneige avec ces Snow-Hawk, puis on recule, là, voilà bien des années, mais ces machines... Puis là je fais un petit clin d'oeil à Patrick Trahan, M. Trahan qui m'a envoyé... qui nous a envoyé un mémoire, qui demande lui aussi de reconnaître les Snow-Hawk. Mais un Snow-Hawk, à la base, là, c'est un motocross — vous me corrigerez à chaque fois, là — puis un motocross, ça ne circule pas dans les sentiers. La plupart du temps, les motocross, tuyaux d'échappement sont modifiés parce que c'est des machines de course.

Vous ne voyez pas, là, une incongruité là-dedans, là, de permettre les «snowbikes», puis d'avoir un permis spécifique, puis de leur permettre de rouler? Parce qu'en sentier un «snowbike», corrigez-moi, mais ça ne peut pas rouler parce que la neige est aplatie. Il faut rouler en hors sentier, en tout cas, la plupart du temps, là. Les plus habiles, peut-être, vont le faire en sentier, mais en hors sentier, c'est plus le fun. Est-ce que j'ai tort?

M. Garneau (Michel) : Si vous me permettez. Nous, on demande justement de ne pas les avoir en sentier. Comme vous, j'ai essayé le Snow-Hawk, j'ai écrit des articles sur le véhicule, je le connais très bien, et justement c'est à cause de la dynamique de conduite. Comme vous savez, c'est un véhicule qui doit pencher pour prendre les virages, ce qui ouvre à la possibilité de dérapage, ce qui fait en sorte que le véhicule peut déborder dans la trace de la motoneige. C'est un véhicule qui est conçu, à la base, pour faire du hors-piste. C'est pourquoi ce véhicule-là est très populaire, entre autres, dans l'Ouest canadien, dans l'Ouest américain. Nous, on ne s'oppose pas à l'utilisation de ces véhicules-là, on veut juste ne pas les avoir dans nos sentiers.

Actuellement, les véhicules qui sont des «snowbikes», c'est comme vous dites, c'est soit des motocross ou des motos d'enduro de compétition. Souvent, dans le cas des motocross, ils n'ont pas à respecter des normes sonores, hein, ça, on s'entend là-dessus. Mais, mis à part cet aspect-là, c'est certain que c'est un véhicule que la popularité est en hausse, ces temps-ci, et notre crainte, c'est que, si on les permet dans les sentiers, je pense, ça ne serait pas exagéré de dire qu'on va être envahis, et là ça risque d'amener toute une foule de problèmes et pas juste pour les motoneigistes, mais également pour les utilisateurs de Snow-Hawk.

Donc, ces gens-là, je ne veux pas être plate, là, mais, à un moment donné, là, s'ils sont assez nombreux, qu'ils se prennent en main, puis qu'ils se développent un réseau de sentiers, et puis ils pourront s'amuser, là, du matin au soir.

M. Bonnardel : O.K. Je termine juste en vous disant que présentement vous avez le pouvoir de les exclure des sentiers, ces Snow-Hawk.

M. Garneau (Michel) : Comme c'est là, oui, parce que c'est des véhicules qui sont immatriculés comme des motos. Là, je peux vous dire que, dans le passé, il y a quelques années passées, le fabricant Arctic Cat avait commencé à développer un «snowbike» en vue de le faire homologuer pour l'utilisation des sentiers. Finalement, ils ont lâché le morceau. Notre crainte à nous, c'est que, si un fabricant choisissait de compléter le travail qui a été débuté par Arctic Cat et que ce véhicule-là soit homologué, à ce moment-là, on n'aurait plus cette portion-là. Avec le libellé de la loi, tel qu'il existe actuellement, on aurait l'obligation de les accepter dans nos sentiers, chose qui ne serait pas souhaitable du point de vue sécurité.

M. Bonnardel : O.K. Merci.

M. Garneau (Michel) : Donc, advenant le cas qu'il y ait des véhicules qui vont se faire homologuer, on veut une catégorie distincte.

M. Bonnardel : O.K. Merci. Je passe la parole à mon adjoint parlementaire, le député de...

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Beauharnois, il reste 5 min 30 s.

M. Reid : Mme la Présidente, merci beaucoup. Bonjour à vous deux. Merci d'être là en mode virtuel. Ce n'est pas évident pour nous non plus, mais merci d'être là.

Écoutez, rapidement, il est question de la fin d'immunité, dans le projet de loi, qui prévoit différentes mesures qui vont contribuer à favoriser, comme vous le savez, une cohabitation harmonieuse entre la pratique récréative des VHR, et avec les activités des autres usagers du territoire, ainsi qu'avec les voisins des sentiers légalement aménagés.

Bon, il y a eu plusieurs histoires dans le passé. On entend, par les journaux, il y a eu des problèmes, ainsi de suite. Mais, selon vous, là, ces mesures-là, est-ce qu'elles vont être efficaces et est-ce qu'elles vont permettre d'éviter des recours excessifs? Est-ce qu'on peut... Vous avez entendu, oui?

La Présidente (Mme Grondin) : Avez-vous bien entendu la question?

M. Garneau (Michel) : Non. Malheureusement, non. Pouvez-vous répéter, s'il vous plaît?

M. Reid : En fait... D'accord, merci beaucoup. C'est sur la fin de l'immunité. Je voulais vous entendre là-dessus, en fait, avec ce qui est proposé. Puis, selon vous, les mesures proposées vont-elles être efficaces et permettront-elles d'éviter des recours excessifs?

La Présidente (Mme Grondin) : Vous n'entendez pas bien la question?

M. Garneau (Michel) : Malheureusement, on ne vous a pas plus entendu.

M. Reid : Je vais vous envoyer un texto.

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Reid : Est-ce qu'il y a un problème de son?

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce que... M. le député de Beauharnois...

M. Garneau (Michel) : Pas en conduisant, par exemple.

La Présidente (Mme Grondin) : ...voulez-vous... est-ce que vous souhaitez que, peut-être, je...

M. Reid : Peut-être, allez-y, oui.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, votre question était...

M. Reid : C'est sur l'immunité.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, c'est sur l'immunité. Est-ce que vous, vous m'entendez lorsque je parle?

M. Garneau (Michel) : Oui.

La Présidente (Mme Grondin) : Oui? Donc, le député de Beauharnois vous posait une question sur l'immunité.

M. Reid : Est-ce que les mesures vont être efficaces?

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce que les mesures, selon vous, vont être efficaces...

M. Reid : Et vont éviter des recours excessifs.

La Présidente (Mme Grondin) : ...et vont peut-être éviter des recours excessifs?

M. Garneau (Michel) : Suite à notre analyse des solutions proposées, on croit que ça devrait nous permettre de maintenir la pérennité de notre réseau. L'autre chose qu'il faut comprendre aussi, c'est que le domaine de la motoneige a beaucoup évolué, hein, les motoneiges qui circulaient en 2004 n'existent plus aujourd'hui. Les motoneiges modernes sont beaucoup plus silencieuses, beaucoup moins polluantes, émettent beaucoup moins d'odeurs. Donc, forcément, la raison même, si on veut, pour... les problèmes de nuisance ont largement été réglés sur le plan technologique.

Donc, l'autre élément, c'est qu'on voit, comme on a eu... suite à la discussion avec le ministre, que toutes les mesures vont être prises pour enlever les gens, les délinquants qui choisissent de rajouter... de tourner le fer dans la plaie, si on veut, avec les échappements modifiés. Donc, dans l'ensemble de tout, nous croyons que les protections qui sont offertes dans le projet de loi vont nous suffire. Donc, merci pour ça, en passant.

M. Reid : Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Il reste trois minutes. M. le député de Bourget, vous avez sûrement des questions?

M. Campeau : J'en ai tout le temps.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, je vous invite...

M. Campeau : Bonjour à vous deux. Dans votre première recommandation, vous parlez de retirer le mot «concessionnaire». Je pense comprendre, là, mais j'aimerais ça avoir un exemple de ce que ça va faire, selon vous, s'il vous plaît.

• (11 h 30) •

M. Garneau (Michel) : Bien, si on regarde, avec l'application du mot «concessionnaire», ça soustrait les concessionnaires de la Loi sur les véhicules hors route. En d'autres mots, pour revenir, entre autres, aux «snowbikes»,

hein, il y a des concessionnaires qui vendent des «snowbikes». Avec le libellé qui existe actuellement, malgré le fait que ces véhicules-là ne sont pas permis dans le sentier, le fait qu'une démonstration organisée par un concessionnaire soit soustraite de la loi, ça ouvre la porte à l'utilisation de ces véhicules-là dans nos sentiers. Donc, c'est quelque chose qu'on ne souhaite pas.

L'autre chose, c'est que, s'il y a des véhicules qui sont modifiés, bien... Dans le fond, toutes les contraintes, tout l'encadrement qui est prévu dans la loi, justement, pour rendre la pratique sécuritaire sont suspendus par l'ajout de ce mot-là. Donc, nous, ce qu'on veut... on n'est pas contre les essais, on n'est pas contre les démonstrations, on veut que tout se fasse conforme à la loi. Nous, on a à coeur la sécurité de nos membres et des utilisateurs des sentiers et on croit que la meilleure façon d'y arriver, c'est que tout le monde qui va emprunter les sentiers respecte l'encadrement légal.

M. Campeau : Ce qui veut dire qu'il y a des gens qui pourraient choisir d'utiliser cette faille-là pour... de façon abusive et trop fréquemment à ce moment-là, si je comprends bien?

M. Garneau (Michel) : Vous avez tout compris, vous avez tout compris.

M. Campeau : O.K. Recommandation 9...

La Présidente (Mme Grondin) : 1 min 30 s, M. le député.

M. Campeau : ... — merci — d'avoir tous les outils nécessaires pour les agents de surveillance. Bizarrement, les deux présentations qu'on a eues ce matin, il n'y a personne qui nous parle de vitesse. Est-ce que vous comptez insister sur la baisse de vitesse aussi?

M. Garneau (Michel) : Bien, actuellement, à toutes fins pratiques, la limite de vitesse dans les sentiers du Québec est déjà 70 kilomètres à l'heure. On avait seulement deux clubs, au Québec, qui avaient choisi d'exercer, si on veut, l'option de mettre des panneaux de 90. Donc, à toutes fins pratiques, la limite est déjà 70 au Québec. Donc, on ne s'objecte pas à la chose.

M. Campeau : C'est la preuve que je ne connais pas beaucoup la motoneige. Mais, entre le panneau qui dit 70 et la vérité, je crois comprendre qu'il y avait pas mal de délinquants par rapport à la limite maximale.

M. Garneau (Michel) : Il y en a, tout comme sur les routes puis partout ailleurs, hein, les gens... On parle de limite de 100 kilomètres à l'heure sur l'autoroute, puis je vous lance un défi de rouler à cette vitesse-là, voir combien de temps avant que vous vous fassiez dépasser.

M. Campeau : Je me fais dépasser tout le temps, là, je vous... je suis d'accord avec vous là-dessus.

La Présidente (Mme Grondin) : Il reste 10 secondes à peine.

M. Campeau : Bon, bien, merci bien de votre présentation.

M. Garneau (Michel) : Merci à vous.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. M. Garneau, Mme Krim, nous allons poursuivre les échanges avec l'opposition officielle. M. le député d'Outremont—Mont-Royal... Mont-Royal—Outremont, un ou l'autre, Mont-Royal—Outremont, donc, 11 minutes.

M. Arcand : Merci infiniment, Mme la Présidente. Bienvenue, M. Garneau, Mme Krim. Merci pour votre présentation. Juste revenir un peu sur la question des concessionnaires. J'essaie de comprendre ce que les concessionnaires font exactement. Il me semble qu'ils ont une responsabilité d'avoir... de faire des tests avec de futurs acheteurs. Pouvez-vous m'expliquer un peu plus en détail la problématique de ça?

M. Garneau (Michel) : Bien, comme je vous ai dit, un des exemples, c'est la question des «snowbikes», par exemple, hein? C'est des véhicules, la popularité est en hausse. Actuellement, avec l'encadrement légal, ils n'ont pas le droit de circuler dans le sentier. Toutefois, en faisant une exception pour les démonstrations et les essais aux concessionnaires, ça veut dire qu'un concessionnaire qui vend ces véhicules-là, grâce à cette porte de sortie là, si on peut l'appeler ainsi, peut mener des excursions, des essais à certains clients, sur les sentiers de motoneige, de «snowbikes». On a d'autres instances qui nous ont été partagées par nos patrouilleurs où il y a des concessionnaires qui utilisent des motoneiges sous guise d'essais qui sont, dans le fond, des locations cachées. Donc, c'est toutes des situations...

Puis il faut comprendre, l'autre élément dans tout ça, aussi, c'est, compte tenu le fait que la personne n'est pas contrainte à la Loi sur les véhicules hors route, là, tu as toute la question de l'assurance qui entre en jeu aussi, là. Donc, la personne qui circule avec ces véhicules-là n'est pas requise à détenir une police d'assurance en responsabilité civile. S'il y avait un accident, là, le motoneigiste, en principe, lui, il a sa police d'assurance, la loi lui oblige, elle vient avec son droit d'accès. Mais, s'il y a une collision, puis qu'il frappe quelqu'un d'autre qui n'est pas assuré, cette personne-là va faire quoi?

Donc, encore là, c'est toujours le principe qu'on fait des lois puis on bouche des trous pour le 2 % de la population qui ne savent pas respecter les règles, le grand bon sens. Mais voilà qu'il y a une brèche, et on aimerait qu'elle soit colmatée.

M. Arcand : Le concessionnaire, lui, il n'a pas une responsabilité dans tout ça? Si, demain matin, il décide de vendre, il doit, j'imagine, quand même ne pas envoyer n'importe qui n'importe où ou n'importe comment.

M. Garneau (Michel) : Il faut comprendre qu'on ne parle pas de la majorité des concessionnaires, là, mais c'est toujours... comme dans tous les autres aspects de la vie, il y a toujours des gens qui abusent des choses et qui n'exercent pas nécessairement un bon jugement. Et nous, on ne veut pas que nos membres soient exposés à ces mauvaises décisions là.

M. Arcand : J'ai entendu tout à l'heure la discussion sur les systèmes d'échappement modifiés, j'ai même entendu le ministre de dire que c'est un des enjeux les plus importants. Y a-tu des cas où un système d'échappement modifié peut se faire?

M. Garneau (Michel) : Regardez, comme c'est là, toutes les motoneiges qui sont fabriquées...

M. Arcand : Ma question, c'est : Pourquoi on n'interdit pas ça, tout simplement?

M. Garneau (Michel) : Bien, c'est justement. Il y a un marché pour ça. Puis il faut comprendre qu'à la base il y a certains de ces systèmes-là qui sont conçus pour des applications de compétition. Ça, dans un circuit fermé, dans des circonstances de course, on ne s'oppose pas nécessairement à ça. Ce qu'on ne veut pas, par exemple, c'est que Pierre, Jean, Jacques et tout le monde roule avec ça en sentier, puis que ça nous fasse perdre des droits de passage, et aussi que ça vienne irriter les riverains. Nous, on veut coexister en paix avec ces gens-là, c'est nos partenaires, c'est nos voisins, et on veut que la motoneige se fasse de façon responsable, de sorte à ne pas brimer la qualité de vie des riverains. Puis malheureusement ces systèmes d'échappement là sont conçus... ils ne respectent aucune norme sonore. Donc, forcément, ils font des bruits... des niveaux sonores excessifs qui viennent, par définition, brimer la quiétude des gens. Donc, on veut se débarrasser de ça, on veut agir en bons citoyens.

M. Arcand : Donc, ce que vous me dites, c'est : À moins d'être dans des compétitions très... dans un endroit très ciblé, il n'y a aucune justification d'avoir des systèmes d'échappement de ce type-là.

M. Garneau (Michel) : Tout à fait. C'est exactement ce qu'on vous dit.

M. Arcand : Bon, bien, merci, merci, c'est très clair. Dans votre document, il y a beaucoup de demandes de budgets. Vous demandez d'avoir des budgets, il y a différents endroits... Puis je ne veux pas entrer dans le détail, là, sur tel fonds, tel programme, et ainsi de suite, mais, si j'avais à vous demander, peut-être... Parce que, dans plusieurs de vos recommandations, vous demandez d'avoir des budgets supplémentaires, et, si j'avais à vous demander de me cibler les trois priorités, pour vous, en termes de budgets, qu'est-ce que vous réclameriez à ce niveau-là?

M. Garneau (Michel) : Pardonnez-moi, la seule chose... On ne demande pas nécessairement de l'argent supplémentaire, on veut s'assurer, dans un premier temps, de ne pas perdre l'argent qu'on a. Les coûts d'entretien et d'aménagement de notre réseau sont très importants, donc on veut s'assurer qu'on ne viendra pas piger dans cette enveloppe budgétaire là pour fournir des fonds à d'autres programmes. Et là je vais passer la parole à ma collègue, qui est plus futée, là, dans les chiffres, et tout ça.

Mme Krim (Nacéra) : Je vous ramènerai, comme, deux toutes petites informations. En 2018-2019, on a investi plus de 27 millions dans le réseau, en termes de signalisation, entretien, réalisation d'infrastructures. L'année dernière, ça a augmenté un petit peu plus, 29 millions. Et on avait fait... on a fait l'exercice de voir combien ça nous coûterait si on veut garder et maintenir notre réseau à un bon niveau sur le plan réglementaire, c'est-à-dire signalisation, reconstruction d'infrastructures, etc. Ça nous coûterait, dans un horizon de cinq ans, à peu près 40 millions. Et ça, ça servirait... Et ce qui vient gonfler ça, surtout, c'est le fait que, comme je vous avais parlé tantôt, des chemins multiusages. Il y a des chemins non classés, classe 1, classe 2, les gens du MFFP savent... C'est eux qui ont mis ces classifications. C'est le réseau stratégique. Si on devait sortir de ce réseau-là, ça nous coûterait excessivement cher.

• (11 h 40) •

Pas seulement ça. Si je prends, par exemple, aussi, la région de la Côte-Nord, par exemple, il y a énormément de... Comme vous le savez, géographiquement, il y a beaucoup de fleuves, beaucoup de cours d'eau qui nécessitent des infrastructures très coûteuses, parce qu'elles sont larges. Et c'est des ponts qui vont être longs pour enjamber, donc, les cours d'eau. Et ça aussi, ça coûte excessivement cher. Ça, je vous parle de... À peu près, pour un seul club, le club qui me vient à l'idée, le club... par exemple, Matagami, il y a trois ou quatre rivières à traverser. Et ça, ça peut dépasser facilement les 2 millions. Donc, il y a des besoins au niveau du réseau.

On va vous, encore, rappeler le fait qu'on gère 33 000 kilomètres, 33 000 kilomètres de sentiers et dans différents contextes, dans différentes régions. Et les besoins se font ressentir, parce qu'on ne construit pas une seule

fois, et ça s'arrête là. On construit et on met à jour les ponts pour des raisons d'intempéries, de vieillissement, disons. Et donc les besoins se font ressentir régulièrement. Et nous, on veut garder le réseau qui aurait... une référence au niveau international. Parce qu'il est reconnu, à travers l'Amérique du Nord et même à travers l'Europe, comme étant un réseau interconnecté bien signalé qui permet de découvrir le Québec d'une manière... C'est un bel outil de promotion, je vous dirais, notre réseau de motoneige.

M. Garneau (Michel) : J'aimerais rajouter un élément, aussi, c'est que la saison hivernale ne dure pas à l'année longue, malgré ce que certaines personnes semblent penser, et les investissements qu'on fait en infrastructures servent à d'autres groupes d'utilisateurs hors saison. Donc, on parle des cyclistes, des randonnées pédestres, des clubs...

Puis il y a une statistique, justement, il y a une étude qui avait été faite, en 2010, par le conseil national des sentiers, qui démontrait qu'au Québec, si je n'abuse pas, je crois que c'est... 42 % de tous les sentiers récréatifs sont entretenus par la communauté motoneigiste. Quand on fait des ponts puis des ponceaux, là, on les laisse hors saison à d'autres utilisateurs. Ce n'est pas un investissement. Les investissements qu'on demande ne servent pas uniquement à la communauté motoneigiste.

M. Arcand : J'essaie juste de comprendre vos craintes par rapport à ce projet de loi. Quelles sont vos craintes de ne pas avoir nécessairement le financement futur, là?

M. Garneau (Michel) : C'est que, dans une enveloppe fixe... hein, le FORT, comme c'est là, c'est une enveloppe fixe. Donc, c'est certain que, si on va piger dedans pour d'autres programmes, forcément, les programmes qu'on a actuellement vont être sous-financés. Donc, on n'est pas contre l'idée, entre autres, du programme d'échange de véhicules. C'est une très belle initiative. Mais on a un fonds, au gouvernement, qui est déjà prévu à ça, ce qui était anciennement le Fonds vert, qui est maintenant le FECC. Donc, c'est déjà prévu à des utilisations comme ça.

Et, pour ce qui est des deux autres programmes, le troisième et quatrième paragraphe de l'article 15, on ne s'oppose pas à ça, mais, encore là, à ce moment-là, ça... l'argent qui est retenu sur la plaque pour financer ultérieurement ces différents projets-là. Donc, en d'autres mots, ne venez pas piger dans nos fonds d'opération actuels, mais allez chercher de l'argent supplémentaire pour financer ces nouvelles initiatives.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. Oui, donc, merci beaucoup. Nous poursuivons nos échanges avec la députée de Mercier, deuxième groupe d'opposition. Vous avez 2 min 45 s, Mme la députée.

Mme Ghazal : Très bien. Merci, Mme la Présidente. Merci pour votre présentation. J'avais un peu la même question que mon collègue : Pourquoi est-ce que vous demandiez que l'argent soit pris du FECC? Financer, mais là...

(Interruption)

Mme Ghazal : Est-ce que vous m'entendez? Est-ce que vous m'entendez? Ah! il ne répond pas.

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce que vous entendez la députée de Mercier?

M. Garneau (Michel) : Non.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, en fait, la question est : Pourquoi vous souhaitez prendre l'argent du Fonds d'électrification et des changements climatiques pour...

Mme Ghazal : Oui, bien, en fait, bien, j'avais la même question que mon collègue, vous y avez répondu partiellement.

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce que vous l'entendez?

Mme Ghazal : Non, non, ils ne m'entendent pas. Ils ne m'entendent pas, ils ne réagissent pas.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, vous n'entendez pas la députée de Mercier? Est-ce que vous souhaitez, Mme la députée, que je fasse le message?

Mme Ghazal : Bien oui, juste poser la même question, reposer la même question, oui.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, la même question. Donc, Mme la députée souhaiterait que vous expliquiez davantage pourquoi vous souhaitez que le Fonds d'électrification et de changements climatiques soit le fonds nécessaire pour...

Mme Ghazal : Financer le programme de retrait.

La Présidente (Mme Grondin) : ...financer le programme.

Mme Ghazal : De retrait.

M. Garneau (Michel) : Si on retourne à la base, quand le Fonds vert avait été lancé, en 2006, si je me souviens bien, ce programme-là était prévu, justement, à des initiatives vertes, dont le rachat de véhicules. Je sais qu'en 2010 on avait eu des discussions avec des représentants du gouvernement, à l'époque, qui nous avaient justement proposé cette possibilité-là comme une utilisation des fonds. Donc, nous croyons que, puisqu'à la base le remplacement de véhicules qui sont moins performants va avoir des bénéfices pour la société, au niveau de rendre l'air plus propre et de réduire les gaz à effet de serre, c'est vraiment des bénéfices sociétaux, donc... nous croyons qu'un fonds qui a été prévu à ça, que ça serait plus ou moins logique qu'il serve précisément à ça.

Mme Ghazal : Je suis juste curieuse de savoir c'est combien, l'argent qui est donné.

La Présidente (Mme Grondin) : Combien ça coûterait?

Mme Ghazal : Oui, c'est ça, c'est-à-dire...

La Présidente (Mme Grondin) : Combien est estimé à un remplacement d'un véhicule, par exemple?

Mme Ghazal : Oui, c'est ça, puis l'argent qui est reçu, comme, en subvention. Tu sais, on connaît le crédit pour les voitures électriques sur les routes normales, mais...

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce que vous pourriez nous donner plus d'information concernant l'aspect économique ou monétaire? Combien, à l'heure actuelle...

Mme Krim (Nacéra) : On ne vous entend plus.

La Présidente (Mme Grondin) : Vous n'entendez plus?

M. Garneau (Michel) : C'est vraiment le fun, ça.

Mme Ghazal : Mais nous, on vous entend — c'est ça qu'il ne sait pas, il faut qu'il fasse attention.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, vous ne nous entendez plus, donc on va suspendre les travaux. Donc, est-ce que...

M. Garneau (Michel) : Vous pouvez nous envoyer les questions par courriel, si vous le souhaitez, puis on peut vous les répondre.

La Présidente (Mme Grondin) : Non, mais ça... pour le moment, ça va aller. Il restait deux minutes avec...

Mme Ghazal : ...mais je veux dire, c'est... Il me reste deux minutes?

La Présidente (Mme Grondin) : Mais je pense qu'ils...

Mme Ghazal : Mais ils n'entendent plus, de toute façon.

La Présidente (Mme Grondin) : Ils ne nous entendent plus, donc, ça ne donne rien.

Mme Ghazal : L'intérêt, c'est de le faire publiquement, ce n'est pas par courriel, là, ça... On pourra le faire aussi, là.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous sommes désolés, là, la communication est difficile. Nous, on vous entend, mais vous, vous ne nous entendez pas.
Donc, je vais suspendre les travaux.

(Suspension de la séance à 11 h 48)

(Reprise à 11 h 53)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous reprenons nos travaux. Nous poursuivons avec la députée de Mercier. Il vous reste 1 min 16 s.

Mme Ghazal : Bien, écoutez, je vais aller sur un autre sujet, rapidement. Nous, on a, à Rouyn-Noranda—Témiscamingue, où il y a un club de motoneigistes, là, donc, probablement, qui est membre de votre fédération... qui nous a contactés pour dire qu'il faudrait qu'il y ait... contrairement à ce qui est marqué à l'article 33 de la loi, qui interdit tout passage autre qu'un véhicule hors route dans des sentiers déterminés à l'article 15, etc.

Est-ce que, par exemple, il y a des citoyens qui ont besoin de passer à pied parce que c'est plus sécuritaire pour eux? Est-ce que ça, c'est quelque chose auquel vos membres vous parlent et qui pourrait être changé dans la loi, pour permettre, par exemple, de réduire la vitesse des véhicules qui circulent, pour permettre à des piétons, sur des tronçons plus petits, de passer, puis garder les multiusages et la sécurité de tout le monde? Est-ce que c'est quelque chose auquel vous êtes familiers ou c'est la première fois que vous en...

La Présidente (Mme Grondin) : ...secondes.

Mme Krim (Nacéra) : Je pourrais vous répondre là-dessus. Effectivement, il y a une signalisation qui pourrait être mise en place. Actuellement, la loi parle de 30 kilomètres, quand il s'agit des zones résidentielles, et un maximum de 70. Mais, dans certains cas...

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme Krim.

Mme Krim (Nacéra) : ...quand il y a des problèmes de sécurité des usagers...

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. On doit... Malheureusement, le temps est écoulé pour la députée. Donc, juste avant de poursuivre avec le député des Îles-de-la-Madeleine, j'ai besoin d'un consentement pour qu'on puisse poursuivre, là, pour les trois minutes qui nous restent à peu près, là. Est-ce qu'il y a un consentement? Parfait. Donc, M. le député des Îles-de-la-Madeleine, vous avez 2 min 45 s.

M. Arseneau : Oui. Mais peut-être que vous pourriez terminer votre phrase, Mme, on vous a interrompue, pour compléter la réponse peut-être, d'abord.

Mme Krim (Nacéra) : Merci. Effectivement, pour reprendre juste... on peut signaler à 10 kilomètres à l'heure dans des cas très particuliers. Donc, oui, c'est possible. Nous, ce qui nous importe, c'est la sécurité des usagers. Merci.

M. Arseneau : Parfait. La sécurité des usagers, bien entendu. Et je pense aussi que, je dirais, la réputation de la pratique de la motoneige vous tient à cœur, au regard de plusieurs de vos recommandations. Je voudrais revenir sur la question des systèmes d'échappement. Lorsque vous dites que vous voulez que les agents aient de bons outils, est-ce que vous pensez à des outils légaux? À quoi pensez-vous plus précisément?

M. Garneau (Michel) : Ce qu'on veut, dans le fond, c'est la mise en place de procédures qui vont nous permettre de retirer ces systèmes d'échappement là. On ne veut pas se rendre à l'idée des sonomètres ou des choses comme ça. L'article 6 que nous avons, actuellement, dans la loi à VHR nous permet d'identifier les échappements modifiés et de faire émettre des constats, et généralement ceux-ci sont respectés en cour, et les chargent collent, comme on dit, là.

Et notre crainte, c'est que, justement, si on dévie trop de ça ou bien qu'on élabore différents systèmes... c'est qu'après ça ça risque de boguer en cour, et on peut se retrouver dans des situations où est-ce que, pour des raisons administratives, on va être incapables de faire retirer ces systèmes d'échappement là. Nous ne pouvons pas mettre assez d'emphase sur le danger que ceux-ci représentent pour l'activité. C'est un fléau, et il faut absolument qu'on ait les moyens de s'en débarrasser.

M. Arseneau : Merci. Et, à l'heure actuelle, dans le texte, dans le libellé actuel du projet de loi, vous n'avez pas ces garanties-là que vous cherchez?

M. Garneau (Michel) : On n'est pas 100 % certains. On a discuté avec différents corps policiers, avec différentes instances, et actuellement, comme je vous dis, on n'est pas des juristes, donc je vous dirais qu'il y a une petite incertitude qui plane concernant l'application. Donc, c'est pour ça qu'on demande d'affiler vos crayons et de regarder davantage, d'assurer qu'il n'y ait pas de brèche et qu'on va être capables de faire coller les infractions que nous allons émettre.

La Présidente (Mme Grondin) : Il vous reste 15 secondes.

M. Arseneau : D'accord. Bien, je vous remercie beaucoup. Les 15 dernières secondes... J'apprécie la recommandation 10, là, concernant l'augmentation des amendes pour qui voudrait effrayer, pourchasser ou mutiler des animaux. J'aurais aimé vous demander si c'était une pratique courante, mais je pense que vous n'avez pas le temps. Est-ce que c'est une pratique courante? Oui? Non?

M. Garneau (Michel) : Non, c'est vraiment à l'exception, mais on sait...

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. Merci beaucoup. Je suis désolée de vous couper. On va suivre les règles. Donc, M. Garneau, Mme Krim, merci beaucoup pour la contribution que vous apportez à nos travaux.

Je suspends donc ces travaux jusqu'aux affaires courantes. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 11 h 58)

(Reprise à 15 h 24)

La Présidente (Mme St-Pierre) : S'il vous plaît! La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Je vous demande de bien vouloir éteindre la sonnerie de vos appareils électroniques.

Nous poursuivons les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 71, Loi sur les véhicules hors route. Cet après-midi, nous entendrons l'Union des municipalités du Québec, Mathieu Santerre et Bombardier Produits récréatifs.

Alors, nos invités sont déjà en ligne. Donc, je souhaite la bienvenue aux représentants de l'Union des municipalités. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes... je pense que vous connaissiez bien la formule, vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, puis nous procéderons, comme à l'habitude, à la période d'échange avec les membres de la commission. Je vous invite donc à vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent et à procéder à votre exposé. La parole est à vous.

Union des municipalités du Québec (UMQ)

(Visioconférence)

M. Côté (Daniel) : Merci, Mme la Présidente. Distingués membres de la commission. Merci beaucoup de recevoir les commentaires de l'Union des municipalités du Québec. Je m'appelle Daniel Côté. C'est en ma qualité de premier vice-président de l'union, mais aussi à titre de maire de Gaspé, que je prends la parole aujourd'hui devant vous. Je suis accompagné du président du caucus des municipalités locales de l'UMQ et maire de Saint-Dona, M. Joé Deslauriers, qui prendra aussi la parole.

D'abord, et au bénéfice des parlementaires, j'aimerais rappeler que, depuis plus de 100 ans maintenant, l'UMQ rassemble les gouvernements de proximité de toutes les régions du Québec afin de mobiliser l'expertise municipale, accompagner les membres dans l'exercice de leurs compétences et valoriser la démocratie municipale. Nos membres, qui représentent plus de 85 % de la population et du territoire du Québec, sont regroupés en caucus d'affinité : la municipalité de centralité, il y a des cités régionales, comme chez nous, à Gaspé, il y a des grandes villes, des municipalités de la métropole et également des municipalités locales, comme c'est le cas pour Saint-Dona, mon collègue, Joé, et quelques centaines de municipalités un peu partout, au Québec, qui sont concernées directement par ce projet de loi qui... Et ces municipalités-là vivent énormément de l'apport économique des VHR, qui ont alimenté... Ces municipalités-là ont alimenté le mémoire que nous avons déposé.

Donc, premier aspect de notre mémoire... Pardon, je me suis fourvoyé, ce n'est pas là où j'étais rendu. Je voulais simplement, d'abord, dire que l'UMQ accueille favorablement le projet de loi n° 71, la Loi sur les véhicules hors route. C'est une pièce législative qui répond à la plupart des préoccupations manifestées par l'UMQ en ce qui concerne la modernisation de l'encadrement législatif des véhicules hors route. Également, les modifications s'inscrivent en continuité avec les orientations du cadre d'intervention en sécurité routière, qui fait partie intégrante de la Politique de mobilité durable. Enfin, le projet de loi maintient la capacité réglementaire des municipalités pour agir sur le terrain, tout en clarifiant les règles pour une cohabitation harmonieuse entre les utilisateurs du réseau de sentiers et les résidents avoisinants. Vous reconnaissez ainsi le principe de subsidiarité et le rôle primaire des municipalités, acteurs de premier plan sur le terrain, comme gouvernements de proximité.

Alors, aujourd'hui, nous allons formuler quelques pistes de réflexion supplémentaires, concernant la modernisation de la loi, en nous concentrant sur quatre aspects, soit le dynamisme économique des régions, la consolidation du réseau, les services d'urgence et la signalisation.

Donc, premier aspect... Je m'occupe du premier aspect; mon collègue Joé prendra la relève pour les trois autres aspects. Donc, le premier aspect, le dynamisme économique des régions. Vous le savez, les activités liées aux véhicules hors route sont très prisées par les Québécoises et les Québécois dans toutes les régions du Québec. Elles contribuent significativement au dynamisme économique de plusieurs communautés et stimulent l'industrie touristique. Elles créent des retombées importantes pour nos commerçants, hôteliers et restaurateurs. Je pense notamment à l'industrie de la motoneige, qui génère à elle seule des retombées économiques de près 3,3 milliards de dollars dans l'économie du Québec chaque année.

Ces retombées-là sont importantes, surtout pour des régions qui dépendent d'un ou de quelques secteurs d'activité. D'ailleurs, de façon générale, après consultation auprès de plusieurs municipalités rurales, dont celle du caucus présidé par mon collègue de Saint-Donat, la cohabitation entre les activités de VHR et les autres usages sur le territoire se fait de façon très harmonieuse, de nos jours. Ça n'a peut-être pas toujours été le cas, historiquement, mais les machines sont de moins en moins bruyantes, et la cohabitation se fait de mieux en mieux sur le territoire, pour ne pas dire qu'on entend très, très peu de problèmes, de nos jours, sur cette cohabitation-là.

Donc, aujourd'hui, le projet de loi, ce qu'on comprend, c'est qu'il vient confirmer l'importance que jouent les VHR dans l'économie des régions, en prévoyant plusieurs dispositions pour maintenir et déployer le réseau de sentiers, notamment celles assurant que les propriétaires de terrain sur lesquels passent ces sentiers-là ne puissent pas être visés par des actions en justice pour un préjudice lié à la présidence... à la présence — pardon — même de ces sentiers-là. Donc, non seulement ça rassure les propriétaires, mais ça protège également le réseau, qui est le nerf de la guerre pour continuer de développer cet axe touristique là. Donc, tout ça, c'est une excellente nouvelle. Et je cède la parole à M. Deslauriers pour la suite des choses.

• (15 h 30) •

M. Deslauriers (Joé) : Alors, merci, cher collègue, M. Côté, maire de Gaspé. Bonjour, Mme la Présidente, chers membres de la commission. Alors, à mon tour, en tant que président du caucus des municipalités locales de l'union, je salue également le dépôt du projet de loi n° 71.

Donc, le deuxième aspect, la consolidation du réseau. Alors, l'UMQ salue la position faisant en sorte que les personnes immatriculants leur VHR contribuent maintenant au Fonds des réseaux de transport terrestre, communément appelé le FORT. L'UMQ considère qu'il est tout à fait raisonnable de demander une contribution des utilisateurs de VHR pour favoriser le développement et l'entretien du réseau de sentiers, mais aussi assurer une qualité des infrastructures. Avec cette forme de redistribution, les clubs les moins peuplés, et qui détiennent moins de ressources, et qui souvent détiennent beaucoup de kilomètres de sentiers pourraient compter sur une aide provenant de l'ensemble des personnes contribuant au FORT.

À cette fin, pour éviter des disparités régionales, l'UMQ propose qu'un programme d'aide au maintien et au développement de sentiers soit mis en place, soit bien financé... (panne de son) ...avec une formule de redistribution liée directement à l'adhésion au club. Cependant... (panne de son) ...dans la redistribution des sommes. On souhaite un partage équitable, évidemment, entre le nombre... (panne de son) ...et aussi...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. Deslauriers. M. Deslauriers...

M. Deslauriers (Joé) : ...services d'urgence. À ce sujet, l'UMQ souhaite connaître l'étendue... (panne de son) ...du présent projet...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. Deslauriers... Je pense qu'il ne m'entend pas.

M. Deslauriers (Joé) : Au sens du projet de loi...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. Deslauriers, on a des petits ennuis de son. Je vais vous demander d'arrêter un petit peu pour voir si on est capables de corriger ou peut-être de votre côté, parce que le son coupe, puis c'est difficile.

M. Deslauriers (Joé) : ...m'entendez?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Dites donc quelque chose. Il ne m'entend pas?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Essayez encore. Et vous, M. Côté, est-ce que vous m'entendez?

M. Côté (Daniel) : Oui. Moi, je vous entends très bien. Et vous, vous m'entendez bien également?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Attendez un petit peu, je vais demander. Qu'est-ce que vous proposez? Voulez-vous qu'on continue avec M. Côté, puis on attend de voir si on est capables de brancher comme il faut M. Deslauriers?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Pour qu'il puisse se reprendre? O.K. M. Côté, on a des difficultés avec le son, pour votre collègue de Saint-Donat. Alors, si vous pouvez continuer, puis, si on réussit à se rebrancher correctement, on pourra revenir à lui. D'accord?

M. Côté (Daniel) : Pas de problème, j'ai son allocution sous les yeux.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez bien des choses à dire, j'imagine.

M. Côté (Daniel) : En tout cas, j'ai une partie de son allocution sous les yeux. Donc, je vais y aller du mieux que je peux.

Donc, nous étions au niveau de la redistribution des ressources dans le programme FORT. Donc, on recommandait, en quelque sorte... à cette fin, on disait : Pour éviter les disparités régionales, l'UMQ propose un programme d'aide au maintien et au développement du réseau, pour qu'il soit bien financé et qu'il soit stable, avec une formule de redistribution liée directement à l'adhésion à un club.

Et là on tombait sur le troisième aspect, je crois que nous étions rendus à peu près là, donc, sur la question des services d'urgence. Donc, à ce sujet, au sujet des services d'urgence, l'UMQ souhaite connaître l'étendue de l'article 60 du projet de loi en ce qui a trait spécifiquement à la définition d'une fonction en matière de sécurité. Au sens du projet de loi, est-ce qu'une personne utilisant un VHR dans le cadre d'une intervention de service d'urgence en milieu isolé sera considérée en fonction...

(Interruption)

M. Côté (Daniel) : ...est considérée comme une fonction en matière de sécurité et pourra utiliser des gyrophares ou des feux clignotants? Par exemple, est-ce qu'un pompier municipal ou est-ce qu'un sauveteur municipal en milieu isolé pourrait utiliser les gyrophares et les feux clignotants au sens de l'article 60 du projet de loi? C'est une question qu'on se posait parce que ce n'était pas tout à fait clair dans le projet de loi.

Donc, c'est important pour nous de ne pas oublier les particularités des services préhospitaliers d'urgence dans les régions excentrées, dans les régions plus éloignées des grands centres urbains, surtout pour des milieux qui sont peu ou pas desservis par un réseau routier. Dans le cas, par exemple, de... C'est le cas, par exemple, d'une grande partie de la Gaspésie, de l'Abitibi, de la Mauricie, de la Côte-Nord, même dans Lanaudière, chez mon ami Joé, qui, je pense, reprend... Son problème de son semble peut-être résolu. Bref, dans l'immensité du territoire du Québec forestier que l'on connaît, il y a une... en fait, on veut s'assurer que nos pompiers, sauveteurs et autres intervenants municipaux pourront aussi avoir les bénéfices de l'article 60.

Est-ce que, Joé, ça fonctionne bien maintenant?

M. Deslauriers (Joé) : Bien, moi, est-ce que vous m'entendez bien?

M. Côté (Daniel) : Très bien. Donc, tu pourrais peut-être poursuivre avec le quatrième volet du mémoire.

M. Deslauriers (Joé) : Bien oui, bien oui, évidemment. Le quatrième, et non le moindre, qui est très, très, très important, par rapport à la signalisation. Donc, désolé, problème technique.

Cet aspect me tient vraiment particulièrement à cœur puisque des vies peuvent être sauvées. Alors, comme vous le savez, la sécurité des personnes circulant sur les VHR et sur les routes est la première préoccupation des municipalités... Attendez un petit peu. Bon, je reviens. En ce moment — pardon — la signalisation à l'approche des croisements de routes est installée par des bénévoles qui font leur gros possible avec les moyens et les ressources techniques et financières dont ils disposent. Souvent, la visibilité et l'installation des panneaux ne sont pas optimales et mettent ainsi à risque les utilisatrices et les utilisateurs des VHR lors de la traversée. Nous pensons que des panneaux d'arrêt devraient être installés par l'équipe du ministère des Transports, au même moment qu'est installée la signalisation annonçant la présence d'une traverse de VHR sur le réseau routier du ressort du ministère.

Alors, vous savez, les capacités techniques et financières du MTQ seraient sans doute un complément intéressant pour nos équipes locales, très souvent composées de bénévoles, et là, je le répète, qui sont extrêmement dévoués et qui font tout leur possible pour agir du mieux qu'ils peuvent, mais trop souvent avec des moyens limités. Alors, l'intervention du MTQ permettrait assurément un rehaussement au niveau de la sécurité et de tous les utilisateurs VTT, motoneiges, et, oublions-le pas, les automobilistes, parce que, lorsqu'on croise une route numérotée, bien, je pense que c'est important que la signalisation d'arrêt soit de bonne qualité. Alors, merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que vous avez terminé votre présentation?

M. Deslauriers (Joé) : Oui, oui. Et je vous dis merci pour votre écoute, Mme.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bravo! Alors, nous allons passer à l'échange avec les membres de la commission, commençant par M. le ministre des Transports. M. le ministre.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. M. Deslauriers, M. Côté, bienvenue. Encore une fois, on aurait aimé ça vous avoir en présence, mais, dû à la situation... Vous êtes bien au fait. Alors, merci d'être là, merci d'avoir répondu rapidement par le mémoire que vous nous avez écrit. Pour moi, c'est un projet de loi, une réforme qui est importante, vous l'avez bien mentionné. Et vous êtes un acteur non négligeable, partout au Québec, pour bien mesurer jusqu'à quel point je l'espère avoir trouvé un équilibre.

Quand je dis «équilibre», bien, j'ai une première question, c'est sur l'immunité de poursuite. C'est indéniable que, depuis 20 ans... Puis, je l'avais promis aux oppositions, pour moi, il était hors de question de reconduire cette immunité de poursuite pour la prochaine année, sans être capable de déposer un projet de loi qui allait chercher, encore une fois, cet équilibre de la protection, de la nuisance, de dire aux gens qui... aux riverains qui sont près d'un sentier : Bien, on vous donne des éléments, oui, s'il y avait nuisance additionnelle, s'il y avait vitesse, une trop grande vitesse sur les sentiers, s'il y avait du bruit incessant, là, avec les motoneiges modifiées, parce qu'on en parlait ce matin... Est-ce que vous trouvez qu'on peut encore améliorer ce processus d'équilibre d'immunité de poursuite, ou vous trouvez qu'on a trouvé un bon moyen d'être capable de pérenniser, encore une fois, cette industrie qui est importante, vous le savez, là, en grande partie dans les régions, l'hiver, une industrie avec énormément de voyageurs, de touristes, un petit peu moins cette année, j'imagine, mais de gens qui viennent d'un peu partout pour visiter notre province dans tout le territoire? Donc, comment vous évaluez notre projet de loi sur ce côté qui était, pour moi, non négligeable, là, face à 20 ans, là, d'immunité qu'on lève avec ce projet de loi là?

M. Côté (Daniel) : Bien, merci, M. le ministre, pour votre question. En fait, la notion de l'immunité et la manière dont vous l'apportez dans le projet de loi n° 71, c'est une excellente nouvelle pour le milieu municipal en particulier. On considère, d'une part, que ça vient responsabiliser les usagers, qui sont, d'abord et avant tout, responsables de leur sécurité et de ce qu'ils font sur les sentiers. D'autre part, ça vient enlever aussi un risque qui pèse sur les épaules des propriétaires de terrain et aussi des municipalités qui sont souvent les propriétaires de ces terrains-là.

Donc, en enlevant ce risque-là, ça vient, à quelque part, comment je dirais... D'une part, ces propriétaires terriens là ont l'amabilité de laisser les VHR passer sur leur terrain, donc, si ça peut... si on leur enlève un risque sur les épaules, ça peut faciliter la pérennisation des deux réseaux de sentiers, au Québec, et, à quelque part, aussi renforcer tous les impacts économiques qu'il y a là-dessus. Donc, pour nous, c'est une bonne nouvelle. De la manière que vous l'apportez, je pense que vous avez trouvé le juste équilibre. Peut-être que mon collègue, Joé, pourrait compléter la réponse.

• (15 h 40) •

M. Deslauriers (Joé) : Bien, en fait, je pense que vous avez dit les mots justes, M. Côté. Effectivement, comme propriétaires terriens, souvent, ces propriétaires-là, qui laissent passer les véhicules hors route, là, que ce soient VTT ou motoneiges, l'inquiétude qu'ils avaient, bien là, je pense qu'avec le projet de loi ça vient faire en sorte que les utilisateurs et utilisatrices des sentiers seront mis... Vraiment, c'est eux, les responsables. Et je pense que l'essence du projet de loi... Je ne peux que saluer le projet de loi, M. le ministre.

M. Bonnardel : Merci pour votre... vos commentaires. Je veux vous rassurer sur deux recommandations, là, que vous avez indiquées dans votre mémoire. Le 2, là, pour l'utilisation des VHR dans le cadre d'un service médical d'urgence, je vous confirme, dans l'article 60, on va répondre à cette recommandation que vous avez, pour être capables de donner, encore une fois, la possibilité et les ajustements nécessaires, là, pour que ces véhicules aient les gyrophares, les lumières adéquates, là, pour aller sauver des vies en sentier. Et la recommandation n° 4 aussi, là, je prends bonne note, là, puis on est certainement capables, là, d'avoir des normes d'aménagement, probablement, qui existent déjà, mais de s'assurer aussi, là, qu'on pourrait travailler à une meilleure uniformisation, là, de ces pratiques au sein de nos différentes directions.

Je vous pose une dernière question avant de laisser la parole à mes collègues. On a eu une situation, depuis que je suis arrivé en poste, là, de municipalités qui désirent autoriser la circulation de VHR sur l'ensemble de leur territoire, on va dire, leur ville, mais sans que ces municipalités aient accès à des sentiers. Comment vous trouvez ces positions? Vous savez peut-être de quoi je parle, là. Mais il y a des municipalités qui permettent... qui voulaient permettre à des VTT, des VHR, des motoneiges de circuler sur certaines rues, quand ces municipalités ne sont pas connectées à un réseau fédéré. Pour moi, c'est un peu particulier. J'ai eu à réagir puis à prendre position, dans la dernière année, pour une municipalité. Il y en a qui le permettent, mais il faut comprendre qu'ils ont accès à un sentier fédéré ou ils sont à moins de 500 mètres ou à moins d'un kilomètre, là, d'un sentier, mais il y en a d'autres qu'il n'y a pas du tout, du tout de sentier. Comment vous trouvez ces décisions, là, qui pourraient être prises par vos confrères un peu partout au Québec ?

M. Côté (Daniel) : Bien, M. le ministre, d'abord, je salue votre ouverture, sur l'article 60. Excellente... c'est une excellente réponse. Dans une autre vie, je suis aussi pompier volontaire qui est appelé à faire des sauvetages en forêt, donc votre ouverture pour les pompiers et les services locaux, excellent, on le salue, on vous remercie.

Sur la question des municipalités dont vous nous faites part, honnêtement, ce n'est pas une question qu'on a reçue de façon très précise. Par contre, à la base, ce que l'UMQ prône toujours, c'est l'autonomie municipale. C'est, dans le fond, que le gouvernement de... les gouvernements de proximité que sont les municipalités puissent agir localement et prendre des décisions sur des enjeux locaux. L'enjeu auquel on est confrontés, c'est peut-être que les réseaux de sentiers ne sont peut-être pas assez développés pour rejoindre l'ensemble des municipalités qui pourraient bénéficier des retombées associées à cette industrie-là.

Donc, je repose un peu la... ou, en fait, je reprends un peu votre question et je la reformule à l'envers, un peu, en me disant : N'y verrait-on pas plutôt une opportunité de développer davantage notre réseau de sentiers, au Québec, et faire profiter davantage les municipalités des retombées des VHR? J'ajoute ça à la réflexion, tout simplement.

M. Bonnardel : Bien, vous amenez un bon point. On a des dizaines de milliers de kilomètres, au Québec, pour les VTT, pour les motoneiges, c'est assurément le plus gros... le plus grand circuit de motoneiges et de VTT au monde. Je pense qu'avec la carte... je vais l'appeler le réseau supérieur, que l'on va dévoiler, et qui sera protégé, puis qui est déjà, là, le réseau que tout le monde... tout le monde connaît, grosso modo, un peu partout au Québec, j'en conviens qu'il y a peut-être des villes, des villages qui souhaiteraient être connectés. Je sais que les clubs travaillent fort pour étendre le réseau. Mais déjà c'est difficile, avec les bénévoles, de l'entretenir, de s'assurer, encore une fois, après une tempête de verglas, après une tempête x, là, d'être capable d'aller réparer les sentiers, les coûts sont assez importants, les bénévoles, des fois, ne sont pas là ou sont vieillissants, malheureusement.

Donc, je prends bonne note, je prends bonne note. Mais, pour moi, c'était quand même particulier, c'est pour ça que je vous posais la question. Vous savez sûrement, là, d'où je voulais aller, mais je ne veux pas... je ne veux pas, encore une fois, là, créer de malaise. Mais, pour moi, il y a une différence énorme entre amener des VTT, des VHR sur une... dans une municipalité, quand tu n'as pas de connexion nulle part, outre que de dire : Bien, je m'amuse avec mon VTT dans mon village. Bon, en tout cas, il y a question à débattre, j'imagine. Puis là je ne veux pas embarquer là-dessus trop longtemps avec vous, je laisserais peut-être mes collègues vous poser des questions, là, pour d'autres sujets.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Beauharnois.

M. Reid : Oui... Je pense, je vais m'approcher du micro, hein? Bonjour, M. Côté. Vous allez bien?

M. Côté (Daniel) : Très bien. Et vous aussi?

M. Reid : Vous m'entendez? Oui? Parfait. Oui, écoutez, merci pour votre présentation. Une première question, c'est en lien avec la recommandation sur la signalisation au croisement des routes. En fait, vous demandez à ce que le MTQ installe lui-même certaines signalisations sur les routes, en fait, qui sont de notre juridiction. Mais, à partir du moment que le sentier traverse une municipalité, est-ce que les municipalités s'engagent également ou pourraient s'engager à faire de même, en fin de compte, plutôt que ce soient des bénévoles avec des petites pancartes, comme il est mentionné dans le texte?

M. Deslauriers (Joé) : Bien, écoutez, si tu permets, Daniel, je vais y aller.

Une voix : ...

M. Deslauriers (Joé) : Bien oui, bien oui. Bien, évidemment, je pense que, si l'initiative qu'on propose est accordée et que le MTQ fait sa part, je suis convaincu que l'ensemble de mes collègues, les municipalités, vont faire leur part. Parce que, vous savez, la traverse des chemins numérotés, un, c'est de plus grande envergure. Et évidemment, sur notre réseau des sentiers plus locaux, bien, on va faire notre part, je suis convaincu, évidemment. Parce que la sécurité... on a à coeur la sécurité de... (panne de son) ...usagers de la route, que ce soient VHR, que ce soient VTT, mais que ce soient aussi des automobilistes.

Et, vous savez, c'est un dossier qui me tient à coeur parce que c'est un dossier qui m'a été présenté par M. Petit, pour ne pas le nommer, Bob Petit, qui en fait un cheval de bataille depuis des années. Et je salue l'ouverture du ministre, vraiment, parce que, vous savez, il y a des pertes de vie associées à la signalisation, et on souhaite... Et ce n'est pas d'alourdir le processus au niveau du MTQ, c'est vraiment en installant l'affiche, la traverse du sentier VHR, bien, que le MTQ installe vraiment le panneau d'arrêt. Et, s'il y a un protocole qui est fait par le MTQ, bien, évidemment, les municipalités pourraient s'inspirer et en faire de même. Donc, la réponse à votre question, c'est, évidemment oui, on serait vraiment à l'aise de faire notre part par rapport à ça.

M. Côté (Daniel) : Si vous me permettez peut-être de compléter, j'ajouterais simplement une petite nuance. C'est que, la plupart du temps, le réseau primaire, le réseau routier primaire a été sous la responsabilité du MTQ. Donc, souvent, c'est là où les véhicules circulent à plus grande vitesse que sur le réseau municipal. Donc, la problématique de sécurité, je crois qu'elle est plus pesante ou plus lourde sur les routes du ministère des Transports qu'elle peut l'être sur le réseau routier local municipal, d'où, je pense, les interventions de M. Petit dont faisait allusion mon collègue. Je m'arrête là.

M. Reid : Bien, écoutez, c'est... je comprends. Merci pour la réponse. Mais effectivement il peut y avoir une divergence. Mais c'est juste une cohérence, aussi, entre les deux, parce que, dans certains secteurs... Puis ça va être toujours, en fait, le même débat : Qui paie? La municipalité va dire : Oui, oui, je vais mettre les arrêts, mais, O.K., fournis-moi-les, ainsi de suite. Alors, c'est pour ça que je voulais vous entendre là-dessus. S'il y a un engagement, on est prêts à aller de l'avant, bien, écoutez, on va être bien contents de notre côté. Rapidement, une autre...

M. Deslauriers (Joé) : Bien, peut-être pour bonifier, si vous le permettez...

M. Reid : Oui, allez-y, M. Deslauriers.

M. Deslauriers (Joé) : ...peut-être juste bonifier. Au niveau de la cohérence, vous avez tout à fait raison, et mon collègue en a fait mention, évidemment, bon, oui, la vitesse, oui, les risques, et le flot de véhicules est beaucoup plus présent sur les routes numérotées, donc la responsabilité du MTQ. Mais, sur nos routes municipales, s'il y a un protocole que le MTQ met en place, bien, au niveau des affiches, pour suivre cette cohérence-là, on devra faire partie de la solution, les municipalités.

M. Reid : O.K. Parfait. Merci. Autre question en lien avec le financement, le fonds de... le FORT, en fait, le fonds de réseau des transports terrestres, en fait, vous saluez, en fait, l'initiative dans votre recommandation, la mise en place, là, d'un programme-phare au maintien du développement du réseau de sentiers de VHR. Puis vous dites, en finale de ce point-là : «À cette fin, il serait d'ailleurs intéressant de réfléchir à une formule de redistribution liée directement à l'adhésion aux clubs, que ce soit pour financer ce programme ou un autre mécanisme de distribution.» Il serait intéressant de réfléchir, mais est-ce que vous avez commencé ou vous avez déjà des solutions à nous proposer là-dessus?

M. Deslauriers (Joé) : Bien, écoutez, c'est une grosse question, mais évidemment je ne veux pas rentrer dans les détails, parce qu'on a quand même... bien, vous, on a, ensemble, deux grandes fédérations nationales québécoises, qui est la fédération des clubs quadistes du Québec et la Fédération des clubs motoneigistes du Québec, qui, je pense, à la lumière du projet de loi, pourront aussi proposer des solutions. Parce que nous, ce qu'on se fait dire aussi par certains clubs locaux, c'est que la difficulté de financement... On parlait tantôt de sentiers, M. le ministre l'a mentionné, il y a peut-être des municipalités pour lesquelles c'est plus difficile, qu'il n'y a pas de lien. Mais, avec de l'aide ou des ressources financières externes, ça peut peut-être les aider à créer des sentiers un petit peu plus pérennes dans le temps, comme ça les bénévoles vont s'assurer d'avoir le financement. Et, lorsqu'ils donnent du temps comme bénévoles, bien, ils ne le donneront pas, comme on dit, dans le beurre, ils vont faire... ils vont donner du temps pour réussir à

monter un réseau un petit peu structurant. Puis il ne faut pas oublier, pour les petites municipalités qui n'ont pas ces routes-là ou ces chantiers-là, bien, l'activité ou les retombées économiques de la motoneige sont très importantes, aussi, dans toutes les régions du Québec.

M. Reid : Parfait. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Bourget, vous avez 3 min 20 s.
• (15 h 50) •

M. Campeau : Merci beaucoup. Bonjour à vous deux. Dans une lettre qui a été envoyée au ministère des Transports en mars dernier, j'ai comme information que l'UMQ demandait de conserver le caractère facultatif de l'inscription des sentiers de VHR au schéma d'aménagement. Est-ce que c'est toujours quelque chose que vous prônez encore?

M. Côté (Daniel) : Cette position-là n'a pas changé depuis l'avènement du projet de loi.

M. Campeau : Et pourquoi?

M. Côté (Daniel) : Bien, dans le fond, le principe derrière tout ça... Nous, on prône toujours l'autonomie municipale, on prône le principe de subsidiarité, c'est-à-dire que les décisions locales doivent être prises d'abord par le palier local. S'il y a lieu de les fédérer à l'échelle d'une MRC, on le fait, s'il y a lieu de les fédérer à l'échelle provinciale, on le fait. Ça fait que c'est toujours en suivant ce principe-là qu'on bâtit notre argumentaire. Dans ce cas-ci, bien, je pense que ça vient répondre aussi à ce principe-là. Donc, tout ce qui peut être décidé localement doit l'être, et ainsi de suite, à l'échelle municipale, MRC, etc.

M. Campeau : Je comprends votre point de garder le caractère municipal, et j'en suis, mais il me semble que ça fait comme un avantage que ça fasse partie du schéma d'aménagement, mais que vous, vous vous en occupez, je le verrais d'une façon positive, mais que ce soit fait. Il me semble que... il me semble que je vois un avantage, moi, à ça.

M. Côté (Daniel) : Est-ce que, M. Deslauriers, vous voulez y aller?

M. Deslauriers (Joé) : Bien, écoutez, on a la même position, M. Côté, on fait partie de la même union. Et je suis d'accord avec Daniel que toutes les décisions, écoutez, doivent se prendre le plus possible au niveau local et je suis d'accord avec la position de l'UMQ, évidemment, M. le député.

M. Campeau : Par rapport à l'ensemble du projet de loi, est-ce que vous voyez que ça va aider le tourisme ou on va bloquer quelque chose en demandant plus de permis, plus de formation? Est-ce que vous voyez ça comme un problème ou vous voyez ça comme juste une amélioration? Il y a du pour, il y a du contre?

M. Côté (Daniel) : Bien, il y a un couteau à double tranchant, ça, c'est certain, tu sais? D'un côté, c'est certain que, si on demande plus de critères, plus de normalisation, etc., certains pourraient voir ça comme une problématique, mais, d'un autre côté, c'est probablement une solution parce que, si on se retrouve avec des accidents parce qu'on n'a pas respecté les critères élémentaires de sécurité, ça pourrait nuire à l'image du Québec et de son réseau de sentiers, et ce n'est pas ça qu'on veut.

Donc, si la sécurité... L'élément central de ça, c'est la question de sécurité. Donc, si on est capables d'assurer une meilleure sécurité, ça devrait transparaître sur l'image de tout notre... de tout le réseau de VHR qu'il y a partout au Québec, donc ça devrait être positif, au final. Mais je comprends que ça peut amener une certaine lourdeur temporaire pour certains. Mais ajustons-nous. L'important, c'est le développement socioéconomique du Québec dans son ensemble.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il vous restait six secondes. Nous allons procéder maintenant du côté de l'opposition officielle. M. le député de Mont-Royal—Outremont.

M. Arcand : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. Côté. Bonjour, M. Deslauriers, plaisir de vous revoir. Il y a une chose qui... Quand je suis revenu tout à l'heure, après la séance de ce matin, il y a des citoyens qui m'ont dit... qui m'ont écrit, qui ont entendu, probablement, cette commission parlementaire et qui m'ont dit essentiellement de faire appel au réalisme du gouvernement dans ce dossier-là.

Et, lorsqu'ils parlent du réalisme, ils parlent, entre autres, de la vitesse, ils disent, écoutez... Et je vais juste vous lire le texte que j'ai eu, ils disent : «Il ne faut pas se mettre la tête dans le sable. Personne ne respecte cette limite de 70 kilomètres à l'heure en motoneige. Je suis motoneigiste», bon, etc. Ce qu'ils suggèrent, c'est d'avoir une limite de 90 kilomètres à l'heure, qui serait plus réaliste en sentier; près des propriétés, 50 kilomètres à l'heure, et des sentiers sinueux, 70 kilomètres à l'heure.

Vous n'en parlez pas dans votre mémoire, mais une chose que vous dites, cependant, vous dites... et vous faites référence à ça, entre autres, lorsque vous parlez de l'interdiction de circuler hors des sentiers en terre publique, et vous dites, encore une fois, qu'il est important d'être réaliste, et vous dites : «Les membres de l'UMQ tiennent à souligner qu'une interdiction généralisée de circuler hors des sentiers ne serait pas appliquée ni applicable sur le terrain, tellement le territoire forestier québécois est vaste.»

Alors, au nom de ce réalisme-là, premièrement, est-ce que l'UMQ a une opinion sur la question des limites de vitesse? Et, deuxièmement, ce que vous suggérez en fait, c'est quoi, si ce n'est pas l'interdiction de circuler hors des sentiers en terre publique?

M. Côté (Daniel) : Merci, M. Arcand, pour votre question. En fait, sur la question des limites de vitesse, on n'a pas nécessairement de position générale là-dessus, n'ayant pas non plus l'expertise sur la totalité de tout ça. Par contre, on souhaite qu'il y ait une autonomie municipale, quand on circule sur les territoires municipaux. C'est-à-dire que, lorsqu'on arrive à proximité des résidences, etc., si une municipalité aimerait ou croit que ce serait plus judicieux d'abaisser la limite de vitesse en territoire résidentiel, par exemple, bien, qu'on ait une certaine souplesse au niveau de ce que les municipalités peuvent faire. Pour tout le reste, dans les sentiers sur les terres publiques, on va laisser le soin aux spécialistes des ministères concernés de se pencher là-dessus et on ne se mouillera pas plus que ça non plus. L'important pour nous, c'est la sécurité des usagers.

L'autre élément, vous faites allusion à la question du réalisme sur le contrôle de la circulation hors piste. Effectivement, on a l'impression que... En fait, il y a deux articles, dans le projet de loi, l'article 48 et l'article 67, qui me semblent un peu en opposition l'un avec l'autre. L'article 48 vient mentionner qu'on ne pourra pas circuler hors piste, hors des sentiers, et l'article 67 vient un peu dire le contraire. Donc, je ne sais pas quelle clause ou quel article aurait préséance sur l'autre, mais c'est certain que, si on vient empêcher les gens de circuler hors des sentiers, ça va être complètement inapplicable. C'est impossible, avec l'immensité du territoire forestier québécois, qu'on applique ça avec parcimonie.

C'est un peu la même chose pour les limites de vitesse, mais... C'est moins pire pour les limites de vitesse parce que c'est sur les sentiers que ça se passe, donc endroits circonscrits. Mais, quand on sort des sentiers, contrôler tout ce qui se passe en dehors des sentiers, c'est quasi utopique, là, parce que le territoire, eh bien, il est immense, là, il est... Bref, c'est pratiquement inapplicable.

Je ne sais pas si M. Deslauriers veut compléter, ou sinon je vais...

M. Deslauriers (Joé) : Bien, peut-être... vous avez raison, peut-être bonifier, vraiment, sur les sentiers hors piste, là. Effectivement, on a lu l'article 48 et 67, et vous savez, au Québec, on a tellement de grands territoires, on a de grandes régions comme l'Abitibi, comme, évidemment, la Gaspésie, où est-ce que les motoneiges hors piste circulent sur les... Exemple, que ce soient les Monts-Valin ou qu'on en ait ici, dans Lanaudière, Laurentides, Val-d'Or, Abitibi, je pense que c'est utopique de penser que les gens, et surtout avec la vente grandissante des véhicules hors piste... que les gens n'aient pas accès au territoire public. Je pense que ça, ça va être difficile à contrôler, en tout cas.

Au niveau de la vitesse, écoutez, d'accord avec mon collègue, les fédérations sont là pour aussi mettre leur grain par rapport aux limites de vitesse. Donc, ça, pour ça, on va laisser les fédérations s'en charger.

M. Arcand : D'accord. L'autre question qui me préoccupe, évidemment, c'est que le ministre a dit qu'il voulait signer des ententes avec les communautés autochtones, des ententes particulières avec les communautés autochtones, et je pense que c'est un des buts. Et, à partir du moment où la loi a un meilleur encadrement, plus de dents, des sanctions pécuniaires, et ainsi de suite, est-ce que vous voyez certains enjeux au niveau des municipalités, qu'il y ait des traitements différents? Parce qu'il y a des municipalités... Dans la Gaspésie, vous avez les Micmacs, puis dans d'autres municipalités, il y a d'autres communautés. À Sept-Îles, vous avez les Innus, qui sont avec les communautés. Est-ce que vous voyez des enjeux par rapport à ça, d'avoir deux poids, deux mesures?

M. Côté (Daniel) : Bien, en fait, sur le principe de base, là, les municipalités prônent la réconciliation avec les peuples autochtones, qui étaient ici bien avant nous qui sommes généralement d'ascendance européenne. Donc, on reconnaît ce principe de base là. Même, on est satisfaits de voir que les articles 6 à 9 du projet de loi, qui viennent, dans le fond, consacrer, à quelque part, le fait que le ministre peut signer des ententes directement avec les peuples autochtones... Je n'ai pas souvent vu ça dans des projets de loi, mais, dans ce cas-ci, c'est mentionné, on parle d'occupation du territoire ancestral de ces nations-là. On respecte beaucoup le droit des Premières Nations.

Et, par-dessus tout ça, je me répète peut-être, là, moi, je... à l'UMQ, on croit fondamentalement dans le principe de subsidiarité, c'est-à-dire que les décisions locales doivent être prises par le palier le plus proche possible de cette réalité terrain là. Que ce soit du côté des nations autochtones ou du côté des municipalités, c'est un peu le même principe de base qui doit s'appliquer : à palier local, décision locale. Et, à ce moment-là, bien, ça donne des meilleures décisions pour tout le monde.

• (16 heures) •

M. Arcand : D'accord. L'autre question était sur de la flexibilité. Il y a quelqu'un qui m'a écrit également pour me dire : Dans plusieurs... dans certaines communautés, parce qu'il y a eu un débat, aujourd'hui, sur les 14 versus 16 ans, au niveau de ceux qui pouvaient conduire, entre autres, les motoneiges... Mais on me disait que même certains jeunes se rendent à l'école, dans certaines communautés, là, en motoneige. Et évidemment on parlait... je pense qu'on faisait allusion à Kegasta, là, sur la Côte-Nord, principalement, mais est-ce que ça existe ailleurs ou c'est vraiment dans des cas extrêmement particuliers, ce genre de situations là?

M. Deslauriers (Joé) : Bien, écoutez, je pense, un peu comme dans le sens de mon collègue, M. Arcand, évidemment, chacune des communautés ont leur réalité. Et je pense, dans un principe de subsidiarité, on le dit, on le mentionne souvent, à l'union, bien, je pense que les communautés, s'ils ont les moyens, avec le ministre, de trouver une entente spéciale, à cause de leur réalité, bien, ça, je pense que c'est salutaire.

M. Arcand : Au sujet des budgets. Aujourd'hui, les gens de la fédération, entre autres, des motoneiges nous ont demandé, évidemment, de dire : Écoutez, il faut qu'on ait les moyens de fonctionner. Ils ont dit : Écoutez, on reçoit 27 millions — si ma mémoire est bonne — pour l'entretien de ces routes, on aurait probablement plus besoin de 40 millions pour l'entretien des routes. Vous demandez également vous-mêmes un programme-phare d'aide au maintien et au développement du réseau des sentiers de VHR et avec un financement qui sera suffisant et stable, est-ce que vous pourriez élaborer un petit peu plus là-dessus?

M. Deslauriers (Joé) : Bien, écoutez, au niveau des sommes, évidemment, on pense que les fédérations, M. Arcand, seront les mieux placées pour établir les budgets dont ils ont besoin pour assurer de faire de la connectivité au niveau des sentiers. Ça, je pense que je laisserais vraiment aux fédérations le soin de... Là, je pense que mon collègue veut bonifier.

M. Côté (Daniel) : Bien, en fait, peut-être une bonification à l'échelle très locale. On est en relation ici avec nos clubs de motoneigistes et de VTT, et, dans la plupart des cas, le financement est très difficile à attacher pour réparer, souvent, des structures ou des infrastructures de base. Donc, c'est certain qu'une augmentation du financement viendrait sécuriser les sentiers et viendrait les rendre plus durables, plus pérennes. Donc, c'est certain que toute augmentation de financement des clubs de motoneigistes pour de l'entretien, ou de réparation, ou de bonification des sentiers sera toujours salutaire.

M. Arcand : Est-ce que vous pouvez me dire c'est quoi, le problème avec les autorisations? Vous semblez dire qu'il y a des difficultés au niveau des autorisations pour les traverses de routes provinciales et vous allez même dire que certaines recommandations techniques dépendent grandement du fonctionnaire qui traite le dossier. Est-ce que je peux savoir de quoi il s'agit exactement?

M. Deslauriers (Joé) : Bien, écoutez, au niveau du caucus des municipalités locales, hein, c'est un caucus très nombreux au sein de l'union, et beaucoup de collègues de l'ensemble des régions nous ont mentionné que, des fois, les consignes étaient disparates en fonction des régions. Donc, on a voulu souligner que peut-être qu'un protocole plus uniforme serait adéquat pour rassurer... pour assurer aux clubs — pardon — les traverses.

D'autres nous ont mentionné aussi des ententes qui sont plutôt faites annuelles, au lieu de, je ne sais pas, moi, des ententes aux trois ans qu'il pourrait y avoir. Notamment, on a une municipalité, pour ne pas la nommer, la municipalité de Saint-Côme, qui, d'année en année, reconduit une certaine entente. Donc, pour les bénévoles, tu sais, c'est toujours être sur le qui-vive en se disant : Est-ce qu'on va toujours avoir cette autorisation ministérielle là ou ça ne serait pas plus facile d'avoir une autorisation plus pérenne dans le temps, à savoir pour les trois, quatre, cinq prochaines années? Donc, c'était plus à cet effet-là. M. Côté, vous étiez présent, je ne sais pas si vous voulez bonifier.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, c'est terminé pour cet échange. Je vais maintenant passer la parole à Mme la députée de Mercier. Vous avez 2 min 45 s.

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Merci, messieurs, pour votre présentation. Dans votre mémoire, vous l'avez dit, vous l'avez répété souvent que c'est important qu'il y ait l'autonomie de régler des municipalités, et vous parlez notamment pour la circulation hors sentier sur les terres publiques, vous saluez le fait que vous puissiez régler ça, mais vous dites que la même attention doit être portée à l'encadrement sur le reste des terres publiques. Donc, vous voulez que ce soient les municipalités qui réglementent toutes les terres publiques?

M. Côté (Daniel) : Peut-être pas nécessairement. En fait, les municipalités, on dit, devraient avoir le plus de pouvoirs possible sur leurs territoires à eux. Toute la question des terres publiques qui sont en dehors du cadre municipal ou en dehors du cadre de juridiction des MRC, bien, à ce moment-là, ça incombe davantage au gouvernement du Québec de s'en occuper. M. Deslauriers, est-ce que peut-être que vous...

M. Deslauriers (Joé) : C'est exactement ça.

Mme Ghazal : Donc, les terres publiques qui traversent des municipalités, vous ne voulez pas que ça soit le MTQ, mais les municipalités. Donc, ce n'est pas le cas, en ce moment, selon ce qui est écrit dans la loi? Sur quel exemple, peut-être... Peut-être, si vous avez des exemples concrets qui font... pour que l'on comprenne que ça aurait été vraiment une bonne chose que ce soient les municipalités qui réglementent, plutôt que le MTQ.

M. Côté (Daniel) : Bien, peut-être, sans tomber dans des cas d'espèce qui ne... Ah! je regarde le regard de mon collègue et j'ai le même regard que lui présentement, il ne nous en vient peut-être pas à l'esprit, vite comme ça, en commission. Ceci étant dit, je pense à des cas de figure, sans nommer rien, là, quand on approche de des secteurs

résidentiels, par exemple, où il passe des sentiers. On a des sentiers, d'ailleurs, qui passent avec une excellente cohabitation, là, dans nos périmètres urbains et même carrément dans des centres-villes, pour accéder aux services de restauration, et d'hôtellerie, et tout ça. C'est certain que, si c'est une norme générale qui s'applique à l'ensemble des terres de l'État, qui s'applique à des secteurs à proximité des centres-villes, bien, ça ne fonctionne pas. On ne pourrait pas permettre une limite de 70 kilomètres-heure à des véhicules hors route dans des zones où la circulation automobile est limitée à 30 kilomètres-heure, par exemple. Donc, vous voyez, c'est un peu le genre de dichotomie qu'on doit éviter.

Mme Ghazal : Est-ce que vous trouvez que les sanctions sont suffisantes, les sanctions pour ceux qui ne respectent pas la loi ou la réglementation?

M. Côté (Daniel) : Selon ce qu'on a remarqué, oui. Bien, en fait, honnêtement, on n'a pas de commentaire précis là-dessus, ça semblait correspondre aux attentes de nos membres.

Mme Ghazal : L'objectif global, là, le principe de la loi, qu'il y a un équilibre entre les droits des résidents et des utilisateurs des sentiers, est-ce que cet équilibre est atteint, grosso modo?

M. Côté (Daniel) : Selon ce qu'on comprend, oui...

Mme Ghazal : C'est un bon équilibre, parce que... Oui?

M. Côté (Daniel) : Oui, pardon. Oui, oui, on avait répondu tout à l'heure à un de vos collègues d'en face. C'est drôle de dire «d'en face» à partir d'un écran, mais bon, je sais qu'ils sont en face de vous. Donc, on avait un peu répondu, tout à l'heure, que, oui, l'équilibre semble... nous paraît suffisant, nous paraît correct, enfin, parce que ça n'a pas toujours été le cas, historiquement, mais cette fois-ci, je pense qu'on a trouvé le juste équilibre.

Mme Ghazal : Très bien. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...c'est terminé pour cette portion. Maintenant, M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bonjour, messieurs. Merci de votre présentation. Évidemment, vous avez parlé de l'impact économique, et tout ça, et c'est très, très important dans les régions que vous représentez. Maintenant, il y a toujours la question de l'harmonisation, là, des usages dans les municipalités. On est interpellés à arbitrer, souvent, des conflits.

Pour ce qui est de la question de la circulation des véhicules hors route la nuit, par exemple, à l'article 74, on parle d'une interdiction entre 6 heures et 24 heures... au-delà de 24 heures, entre 24 et 6 heures. Est-ce que ça vous convient ou vous avez quelque chose à mentionner là-dessus?

M. Côté (Daniel) : Bien, je peux peut-être y aller, et M. Deslauriers pourra compléter. Moi, ce que j'ai entendu de la part de nos membres, c'est qu'il n'y avait pas nécessairement un enjeu majeur à cet effet-là, ça semblait correspondre aux attentes de nos membres.

Ce qu'il est important de savoir aussi, c'est toute la question de la cohabitation. Il fut une époque où les véhicules étaient beaucoup plus bruyants et causaient beaucoup plus de problèmes de cohabitation que c'est le cas aujourd'hui. Un exemple très local, chez nous, à Gaspé, depuis quelques années, il y a un sentier qui traverse directement une rue résidentielle du centre-ville, et on s'attendait... quand on a ouvert ça, on se disait : Ça va être les plaintes. On avait peur d'ouvrir ça. En cinq ans, à peu près, aucune plainte reçue sur la cohabitation possible. Donc, c'est signe que ça peut fonctionner, je crois. Puis c'est pareil, là, on a des exemples similaires à Val-d'Or, à Mont-Laurier, à Saint-Côme, à Saint-Donat, un peu partout.

M. Arseneau : Merci. Vous parlez, dans votre mémoire, à la page 7, de la possibilité qui serait offerte aux municipalités d'autoriser ou non la circulation de nuit. Est-ce que vous vous référez à une intention de certains de vos membres ou à des secteurs en particulier?

M. Deslauriers (Joé) : Bien, pour les municipalités, au niveau des services d'urgence, les services de préhospitaliers, je pense que c'est nécessaire qu'on puisse être capable d'intervenir s'il arrive un accident, quelqu'un qui s'est perdu en forêt, quelqu'un qui est allé soit en ski de fond, qui... Puis, tu sais, on a beaucoup de sentiers de longues randonnées, il y a des gens qui se promènent dans la forêt puis, je présume, un petit peu partout au Québec, et notamment à Saint-Donat, donc, oui, je pense qu'il faut qu'on soit capables, au niveau des services municipaux... d'être capables d'intervenir.

M. Arseneau : Bon, j'avais une question sur la vitesse, mais ça a déjà été mentionné.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il vous reste 20 secondes.

M. Arseneau : 20 secondes. Est-ce que vous avez eu des représentations considérant... au sujet de l'âge minimum pour pouvoir conduire un VHR?

M. Côté (Daniel) : Bien, non, on n'a pas eu de discussion là-dessus, c'est un peu en dehors du cadre municipal.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je vous remercie beaucoup pour votre contribution aux travaux de la commission. Je vous souhaite une belle fin de journée dans vos régions respectives.

Et nous allons prendre quelques instants pour accueillir notre prochain intervenant, M. Mathieu Santerre. Alors, bonne fin de journée. Merci.

(Suspension de la séance à 16 h 10)

(Reprise à 16 h 16)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, je souhaite la bienvenue à M. Mathieu Santerre. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, puis nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Je vous invite donc à vous présenter et ainsi que... Bien là, vous n'avez pas de personnes qui vous accompagnent, mais normalement, quand il y a des personnes qui accompagnent, on demande de se présenter également. Alors, vous êtes seul au micro, vous avez 10 minutes, et ensuite il y aura un échange avec les membres de la commission. Vous avez la parole.

M. Mathieu Santerre

(Visioconférence)

M. Santerre (Mathieu) : Excellent, merci beaucoup, Mme la Présidente. D'abord, bien, écoutez, merci à tous de me permettre d'être ici avec vous aujourd'hui. Mon métier m'amène à avoir le plus grand respect pour vos agendas respectifs, alors vous me permettez de faire ça de manière simple et efficace.

Je suis ici, évidemment, en tant que citoyen. J'habite la municipalité de Saint-Alban, une municipalité d'un peu plus de 1 000 habitants dans la MRC de Portneuf, une belle région. Donc, je ne suis pas ici pour les dossiers de Mathieu Santerre, mais bien davantage parce que je suis dans une région rurale. J'habite près d'un sentier de motoneige, j'habite près d'un sentier de VTT, il y a un parc naturel derrière chez moi, et puis j'ai été impliqué, là, de diverses manières pour les enjeux de la sécurité et de la cohabitation, dans le fond, dans le passé, dans mon coin. Donc, les recommandations auxquelles j'ai réfléchi devraient normalement vous avoir été transmises, donc je suis ici pour tenter de vous les expliquer.

D'entrée de jeu, je dois dire que je trouve que ce projet de loi est une bonne chose, d'abord pour le volet sécurité, bien sûr. Le ministère des Transports évoque, là, plusieurs décès, dizaines de décès, centaines de décès qui s'accumulent avec les ans. Peut-être ne l'aviez-vous pas remarqué, mais le jour même d'une inscription au feuilleton de l'Assemblée nationale, le jour même de l'inscription du projet de loi n° 71 au feuilleton, un homme de Saint-Raymond, près d'ici, est mort en VTT, sans casque, à Rivière-à-Pierre, pas très loin de chez moi. Donc, pour ce qui est de la pertinence, je crois que c'est au rendez-vous, en termes de projet de loi.

• (16 h 20) •

Bon, pour ce qui est du volet cohabitation, je suis bien placé aussi, là, pour bien en cerner les enjeux, mais j'aimerais mettre sur la table au moins un élément important. La cohabitation, vous savez, ce n'est pas les gentils amateurs contre les méchants voisins, c'est bien davantage, je dirais, ce qu'on pourrait dire, une utilisation concurrentielle du territoire, dans le fond, de divers usages. Si on prend, par exemple, un parc naturel qui pourrait être forcé de laisser passer des véhicules tout-terrain bruyants, bien, écoutez, le risque, c'est qu'il perde sa clientèle de camping ou de randonnée pédestre, etc. Donc, ce sont des choix délicats à chaque fois.

Mais, écoutez, de manière générale, j'en viens, là, au point suivant, c'est que ça serait pertinent, en fait, à mon avis, là, d'adopter le principe de ce projet de loi là mais surtout incluant toutes les dispositions mises de l'avant par M. le ministre, notamment la détention d'un permis, les règles concernant la consommation d'alcool, de drogues, évidemment, la formation des guides, les amendes quand il y a des infractions, le volet fin de l'immunité de poursuite, évidemment, les vitesses maximales et, je dirais, jusqu'à la présomption d'acceptation que la circulation... d'acceptation de la circulation par le voisinage — pardon — quand c'est fait dans le respect du cadre en vigueur.

Il y a un élément aussi que je crois qui est important, dans une zone agricole comme ici et comme dans bien d'autres, c'est évidemment de permettre aux travailleurs de circuler sur les chemins publics pour... sur une courte distance. On pense, par exemple, au secteur agricole, le secteur... en acériculture, etc., il y a beaucoup de gens qui ont besoin de passer sur les chemins publics. Alors, voilà pour cet aspect.

Maintenant, je note quand même deux problématiques, là, notables, à l'intérieur du libellé actuel du projet de loi — puis évidemment les remarques que je vais faire aujourd'hui sont strictement à des fins de le bonifier, peut-être : la question des distances et des horaires pour la permission de circuler avec des véhicules hors route. Il me semble que les articles 93 et 94 du projet de loi, pour être très spécifique, là, permettent en quelque sorte de faire un trou dans le projet de loi. C'est-à-dire que c'est assez simple, si on le lit tel qu'il est présentement, de mener une assemblée publique et de passer à peu près n'importe quoi comme règlement, dans le fond, je vous dirais même à 180 degrés de ce qui est écrit noir sur blanc dans un projet de loi qui est soumis à l'ensemble des parlementaires.

Vous savez, ça fait très, très bien, une consultation perdue à la fin d'un projet de loi, mais, en même temps, je vais le dire comme je le pense, dans la vraie vie, là, paqueter une assemblée dans une petite municipalité, avec un gang

de messieurs qui se présentent en masse, même s'ils ne viennent pas de la place, qui fait en sorte que les gens s'expriment moins qu'ils le pourraient, eh bien, ça existe, c'est arrivé dans mon coin, j'ai assisté à ce type d'événement.

Donc, ce qu'on vous recommande, dans le fond, c'est autant que possible de maintenir, dans le fond, là, les paramètres généraux qui sont dans le projet de loi, sans nécessairement ouvrir la porte à des baisses de distance minimale ou à l'étendue de l'horaire de circulation, tel que le permet, en fait, à l'heure actuelle, les articles 93 et 94.

L'autre aspect à propos duquel je voulais vous soumettre des observations, c'est la question des chemins publics, c'est-à-dire... C'est compliqué, les chemins publics versus les véhicules hors route, c'est-à-dire que la loi est comme ça, et le projet de loi reprend ces dispositions-là : c'est interdit de circuler en véhicule hors route si on est sur la route, hein, c'est interdit, sauf si une municipalité vous le permet, sauf si le ministre ne vous désavoue pas. Donc, je vous dirais que même certaines municipalités ont eu de la difficulté à s'y retrouver, dans le passé. Moi, je l'ai vécu dans la région ici.

Donc, on vous recommande certains éléments, en tout respect, là, mais de maintenir l'idée que, quand on permet à des véhicules hors route de circuler sur la voie publique — oublions les véhicules d'urgence, là — ...mais que ce soit strictement pour rejoindre un sentier, une halte ou, je veux dire, un poste d'essence, un restaurant, quoi que ce soit, ou pour les travailleurs. La façon dont vos... de la façon dont les patentés légistes ont construit la question des vitesses maximales fait en sorte, là, qu'à trois paliers ça peut être plus difficile de s'y retrouver. Nous, on vous recommande que, dans les zones où on est clairement près des résidences, ce soit écrit noir sur blanc que la limite, c'est 30 kilomètres-heure, parce que, concrètement, l'effet du projet de loi va dans cette direction-là, mais c'est à trois paliers, et, je vous dirais, il y a beaucoup de gens sur notre terrain qui jouent parfois aux fins finauds quand il s'agit de choses comme ça.

Et maintenant, de manière cohérente avec l'approche générale du projet de loi, bien, on vous recommanderait que le désaveu possible du ministre à l'égard d'un règlement municipal qui permettrait la circulation des VTT sur la voie publique... que ce désaveu, bien, il ait des critères, que ce ne soit pas un désaveu fondé sur uniquement l'expérience, mais qu'il y ait des critères comme, par exemple, la sécurité, l'idée de cohabitation harmonieuse et le respect de l'environnement.

Maintenant, j'attire votre attention, à toute vitesse, sur l'article 74. Maintenant, la question, c'est les horaires... les moments où c'est permis de circuler en VHR de manière générale. Écoutez, minuit, là, pour le dire en boutade, c'est l'heure de fermeture des bars, en temps de pandémie, donc, si on se promène en VTT ou en skidoo autour de ces heures-là, bon, écoutez, ce qu'on peut vous dire, c'est que c'est dangereux de toute manière, à jeun ou pas, je vous dirais, parce que c'est difficile parfois, en pleine nuit, d'acheminer des services d'urgence loin dans des sentiers. Puis je vous dirais qu'il n'y a probablement pas grand-chose de plus dangereux que de croiser une voiture, quand vous êtes en VTT à la noirceur. Donc, voilà. Donc, on vous recommande de baisser cette norme, si possible, à 22 heures plutôt que 24.

Et maintenant, une petite dernière qui n'est pas humoristique, même si ça peut sembler. Bon, écoutez, on est tous fiers de notre ministre qui montre l'exemple aux jeunes Québécois en circulant à vélo le plus possible. J'attire votre attention sur l'article 31 du projet de loi qui interdit clairement la circulation des véhicules hors route dans des sentiers pédestres ou de ski, alors... de ski de fond, probablement. Donc, on vous recommande tout simplement d'inclure les pistes de vélo dans le premier paragraphe de l'article 31 pour, nommément, dans le fond, faire en sorte que les pistes de vélo de montagne ou de «fat bike», qui commencent à se développer un peu partout, bien, ça ne soit pas des endroits où les VTT circulent.

Alors, voilà. Donc, ça fait l'essentiel. Je crois que mon temps est en train de s'écouler. Je crois que c'est dans l'esprit du projet de loi, ce qui vous a été amené comme suggestion, puis j'ai bon espoir que ça pourra vous être utile. Et je suis prêt à répondre à vos questions.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci beaucoup, M. Santerre. Alors, maintenant, la parole est à M. le ministre des Transports.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. Santerre. Ça fait quand même assez drôle de vous voir à l'écran après vous avoir côtoyé pendant des nombreux mois pendant le projet de loi sur l'industrie du taxi.

Vous dites que vous êtes là simplement comme citoyen. Tantôt, vous avez dit : J'habite près de sentiers, motoneige et VTT. Je veux, avant d'aller plus loin, connaître un peu, si vous vivez près de ces sentiers, c'est quoi, la cohabitation comme simple citoyen, là. Parce que vous avez un privilège quand même important, aujourd'hui, d'être capable de témoigner puis de nous amener des idées, là, ce que peu de citoyens ont la chance de faire. Parlez-moi un peu de cette cohabitation, si vous êtes proche de ces sentiers. Vous vivez à Saint-Alban depuis un certain nombre d'années. Comment vous vivez ça, cet équilibre entre l'immunité de poursuite, avant, peut-être des citoyens qui ne sont pas contents d'avoir des sentiers proches d'eux ou peut-être même votre expérience à vous, là?

M. Santerre (Mathieu) : Bien, écoutez... Oui, d'accord. Pour ce qui est de la motoneige... Parce qu'évidemment les quads et la motoneige, là, parfois, c'est le même monde, mais ce sont deux mondes complètement différents. Et il y a une piste provinciale, là, qui ne passe pas très loin. Je vous dirais, c'est probablement le bout le plus simple, la cohabitation, à mon avis, avec les gens qui pratiquent la motoneige.

Souvent, les pistes, c'est convenu avec des producteurs agricoles qui sont, je vous dirais... on va le dire comme ça, là, mais c'est souvent dans des zones plus reculées, dans des champs, etc. Donc, en zone agricole comme ici, la motoneige... surtout que c'est plutôt rare qu'on se tienne les fenêtres ouvertes l'hiver, par ici. En tout cas, écoutez, la motoneige, c'est le bout qui est le plus facile en termes de cohabitation.

Puis écoutez, les véhicules eux-mêmes sont, oui, de plus en plus performants, mais, je vous dirais, de plus en plus silencieux aussi. Puis je présume qu'en termes d'émission, etc., puis au fur et à mesure que l'électrique va avancer — on a déjà parlé, dans un autre dossier, de la question de la mobilité électrique — donc, je présume que ça va aller de mieux en mieux de ce côté-là. Donc, pour ce qui est de la motoneige, je vous dirais, c'est plus simple.

Pour ce qui est des quads, c'est plus complexe parfois. Bon, évidemment, pour les clubs, ça demeure un casse-tête que de se trouver quelqu'un qui va accepter de laisser passer, dans le fond, là, des véhicules, donc ils sont en quelque sorte prisonniers aussi de leur image puis de leur réputation, localement. Le bout où c'est plus complexe, c'est, je vous dirais, quand les VTT s'aventurent ou, enfin, ont besoin de s'aventurer à l'intérieur des municipalités, donc, des villages, je vous dirais, là, les résidents vont regarder ça d'un moins bon œil. Moi, personnellement, je n'habite pas dans un village, j'habite encore plus loin que ça, donc...

Puis pour le reste, bien, c'est le point que je vous ai signalé tout à l'heure, c'est aussi la question de la circulation sur les chemins publics. Donc, je veux dire, j'ai de l'empathie pour les amateurs qui ont de la misère à se trouver quelqu'un qui va bien vouloir les laisser passer, mais, je vous dirais, ça va aller... ça va à vitesse variable selon les régions, là. Comme je le disais d'entrée de jeu, c'est toujours un équilibre délicat à chaque fois. On vous a soumis des recommandations pour essayer de résoudre certaines situations plus délicates, justement.

• (16 h 30) •

M. Bonnardel : Trouvez-vous que... Vous avez parlé d'équilibre, je l'ai mentionné souvent, le point sur l'immunité de poursuite, qui avait été renouvelé année après année ou presque, là, depuis les 20 dernières années, trouvez-vous que... Bien, en tout cas, la plupart des organismes, des gens qui sont venus jusqu'à... depuis ce matin nous disent que oui, pour prendre l'UMQ, tantôt. Trouvez-vous que cet équilibre est sain pour assurer la pérennité du réseau mais aussi de l'industrie, on va le dire ainsi, puis, de l'autre côté, de permettre aussi à des riverains, à des résidents de dire : Bien là, j'ai quand même des outils, si je sentais qu'il y avait abus?

M. Santerre (Mathieu) : Bien, sincèrement, je crois, parce que... bon, d'une part, oui, la capacité de poursuivre n'est pas là, mais à condition que ce soit fait à l'intérieur du cadre en vigueur, c'est écrit noir sur blanc dans votre projet de loi. Puis il y a toutes les dispositions de sanctions, qu'elles soient pécuniaires ou pénales, dont vous vous dotez par ailleurs — je ne dis pas vous personnellement, mais, bien sûr, comme représentant de l'État, là — donc, qui vont venir, en fait, je crois sincèrement, dissuader peut-être certaines personnes d'avoir certains comportements qui peuvent être soit pas sécuritaires, soit nuisibles, soit dérangeants, là. Donc, je pense, pour ça, je veux dire, oui, l'équilibre est là, à mon avis, là.

M. Bonnardel : O.K. Qu'est-ce que... Je vais lire le deuxième picot de votre document à la page 2, là, vous dites : «Les règles relatives à la circulation des VHR sur les chemins publics, incluant une interdiction générale sur le territoire, interdiction nuancée par la possibilité d'une permission municipale, possibilité elle-même soumise à un possible désaveu ministériel, demeurent complexes et parfois déroutantes». Qu'est-ce que vous proposez, vous?

M. Santerre (Mathieu) : Bon, écoutez, vous avez bien fait le portrait, là. En partant, c'est compliqué. C'est interdit, sauf si les municipalités le permettent, à condition qu'elles ne soient pas désavouées par un pouvoir ministériel. Donc, les propositions qu'on vous fait par rapport à ça, je veux dire, elles sont relativement simples. Je vous les nomme.

D'une part, pour ce qui est de votre pouvoir de désaveu, là, celui de la personne qui occupe le poste, la recommandation qu'on vous fait, c'est qu'il y a des critères qui viennent avec ça, c'est-à-dire que le désaveu vienne en fonction d'un problème de sécurité, d'un problème de cohabitation ou d'un problème de respect de l'environnement, tout simplement. Alors, de cette manière-là, vous forcez les personnes qui vont proposer des règlements municipaux de s'assurer de respecter d'avance ces critères-là parce qu'ils savent très bien qu'éventuellement, au bout de la route, il se pourrait qu'ils subissent un désaveu. Alors, c'est toutes des recommandations qu'on vous fait.

L'autre élément, pour ce qui est des chemins publics, il a plus trait à un mélange de sécurité et, je vous dirais, une nuisance, c'est de clarifier la question de la vitesse près des habitations.

Et évidemment le dernier, c'est les motifs pour lesquels on pourrait vouloir permettre la circulation sur des chemins publics. Les sentiers, en théorie, sont là pour les véhicules hors route. Ça s'appelle un véhicule hors route, on s'attend à ce que ce soit hors route. Ils sont construits pour ça, donc pas nécessairement pour la route. Donc, simplement que la circulation sur la voie publique, que ce soit fait comme étant l'exception, d'avantage. Parce que, là, je vous dirais, ce n'est pas de votre faute à vous, la désuétude de la loi fait en sorte qu'il y a tout un paquet de petites craques au travers desquelles on peut passer, là, avec l'ancien libellé, là, puis la jurisprudence, etc.

M. Bonnardel : O.K. Deux petites questions avant de laisser la parole à mes collègues. Je vais faire du pouce, là, sur votre point 6, vous l'avez un petit peu soulevé, là : «Qu'il soit précisé expressément que la vitesse maximale, dans le cas d'une circulation éventuelle de VHR sur la voie publique dans une zone comprenant des habitations en bordure de la route est de 30 km/h...» Donc, vous, vous souhaitez qu'on soit uniformes partout, qu'on baisse ça à 30?

M. Santerre (Mathieu) : Bien, écoutez, si j'ai bien compris le projet de loi, et vous me corrigerez si je me trompe, je présume, mais, quand on est à moins de 30 mètres d'une habitation, c'est 30 kilomètres-heure. Par définition, si vous circulez sur une route bordée d'habitations, vous allez être à moins de 30 mètres, sauf exception, là, de quelqu'un qui est très loin de la route, là. Donc, ici, ce n'est pas une nouveauté. Dans les faits, je vous recommande simplement de le préciser.

M. Bonnardel : Oui, oui, O.K.

M. Santerre (Mathieu) : Parce que, sur le terrain, les gens jouent sur les mots, là : Ta maison n'est pas à 30 mètres.

M. Bonnardel : Dernière question. Vous faites... Au point 10, vous parlez que la circulation, pour vous, devrait, comme citoyen, se terminer à 22 heures. L'UMQ, tantôt, je pense que c'est mon collègue des Îles qui a posé la question, là, eux disent : Bien, on n'a pas majoritairement... ou de plaintes comme telles ou de municipalités qui ont décidé d'aller à l'envers ou au contraire de ça. Donc, pour vous, comme citoyen, 22 heures, c'est... Ça pourrait quand même amener, selon moi, quand même, des enjeux non négligeables pour atteindre un gîte. Ça se peut qu'il y ait des problèmes qui arrivent, qu'ils partent plus tard, après le souper, peu importe les raisons, une tempête, et tout, et tout, là. Pour vous, le 22, même si l'UMQ nous ont mentionné tantôt que, pour eux, majoritairement, pour eux, le 24, le minuit n'est pas un problème, là.

M. Santerre (Mathieu) : Bien, écoutez, mon point, c'était une question de sécurité pour acheminer des secours à l'extérieur, là, d'une zone facile d'accès ou encore d'éviter de croiser... En fait, ce qui arrive, de ce côté-là, c'est bien davantage des gens qui font de la course, la nuit, en skidoo dans les rangs. C'est ça qui se passe.

M. Bonnardel : Oui, je suis bien au fait de ça. Merci. Je passe la parole à... Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Beauharnois.

M. Reid : Oui. Bonjour, M. Santerre.

M. Santerre (Mathieu) : Merci. Bonjour.

M. Reid : Merci de votre présentation. En fait, brièvement, je vais vous... j'attire votre attention sur le premier point, votre lettre qu'on a reçue, votre mémoire, où vous parlez que les conseils municipaux pourraient contourner aisément les règles relatives à la vitesse maximale ou aux distances minimales. Vous soulevez ça en première page de votre document, puis je voulais... Moi, je lis ça comme ça. Puis «pouvoir être contournées très aisément par une simple réunion municipale», est-ce que vous pouvez m'en dire un peu plus là-dessus? Puis est-ce que vous avez des exemples, là-dessus, du passé ou quelque chose comme ça, là? Parce que, moi, ça... j'ai l'impression, à lire ça, là, les conseils municipaux peuvent faire à peu près tout ce qu'ils désirent.

M. Santerre (Mathieu) : Bien, écoutez, d'abord, merci, M. le député, pour la question. Bon, évidemment, ce n'est pas un reproche ni un procès d'intention pour les élus municipaux, là, ce n'est pas ça, là. Une réunion municipale, c'est un raccourci pour parler de la chose suivante : l'adoption d'un règlement et la tenue d'une assemblée locale. C'est les deux éléments qui sont prévus aux articles 93 et 94. Donc, ma prétention, elle est toute simple, c'est que ce n'est pas très exigeant pour passer un règlement qui permet de modifier la question des heures permises ou des distances minimales ou maximales, peu importe comment... de quel côté vous le regardez.

Et, pour répondre à votre question d'exemples concrets, bien, oui, j'ai un exemple concret d'une assemblée municipale dans ma région, à laquelle j'ai participé, et il y avait une majorité de gens qui n'étaient pas de la région et pas les plus petits. Alors, je vous dirais, une chance que je ne suis pas peureux, alors j'ai parlé quand même, mais certaines personnes se seraient peut-être abstenues de parler dans un contexte comme celui-là. Quand on habite en campagne, parfois, ça brasse un peu plus. Alors, c'est pour ça que je vous dis qu'une assemblée locale, c'est bien, là, d'y avoir pensé sur papier, là, puis d'avoir placé ça dans le projet de loi, je comprends l'intention. C'est une protection, en théorie, mais, dans les faits, je ne suis pas convaincu que ça va fonctionner.

M. Reid : Merci. Maintenant, pour ce qui est du point 12, en fait, je ne sais pas si... Le point 12, en fait, vous mentionnez qu'en lien avec la signalisation, là, qu'elle devrait être à la charge des clubs d'utilisateurs. On discutait tantôt, à la fois, d'une certaine cohérence entre le MTQ et les municipalités, la difficulté que peuvent avoir certains clubs d'utilisateurs pour, à la fois, l'installation et la recherche de bénévoles. Est-ce que vous pouvez m'en dire un peu plus là-dessus? Pourquoi il faudrait que ce soit à la charge des clubs d'utilisateurs? Pourquoi pas... pourquoi n'y aurait-il pas un partage équitable entre les différents partenaires impliqués, que ce soient les municipalités, que ce soit le MTQ?

M. Santerre (Mathieu) : Bien, écoutez... D'abord, merci pour la question, encore. Dans les faits, il arrive assez fréquemment, pour l'avoir vu, que des municipalités décident de s'impliquer et de soutenir l'effort, qui peut être, en effet, difficile pour certains clubs, c'est clair. Sauf qu'en même temps, en ne mettant pas ces travaux-là à la charge directement, là, des utilisateurs de ces infrastructures-là ou, enfin, des personnes qui en bénéficient, bien, vous en transférez une partie du poids sur d'autres personnes concernées qui n'ont pas eu l'opportunité de se prononcer sur cette question-là. Alors, c'est simplement en vertu de ce principe. Mais je suis tout à fait conscient qu'il y a des municipalités qui vont donner un coup de main, puis c'est bien parfait, là.

M. Reid : Merci. Merci, M. Santerre.

• (16 h 40) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Bourget.

M. Campeau : Merci, Mme la Présidente. L'Union des municipalités, ce matin, nous parlait de l'autonomie municipale. Puis, si je résume une bonne portion de ce que vous avez dit, vous craignez un peu que, si on laisse trop d'autonomie municipale, on se ramasse avec pas mal de trous dans la loi et que ça devienne inapplicable. Je pense que... Est-ce que je résume bien ce que vous avez dit?

M. Santerre (Mathieu) : Bien, vous le résumez à votre manière. Écoutez, c'est clair que les articles 93 et 94 permettent de faire beaucoup de choses. Bon, on s'entend, c'est sur des objets quand même assez précis : on parle de distance, on parle d'horaire. Donc, je veux bien, là, l'autonomie municipale, là, c'est un beau principe. Il faut voir, là, de quelle manière on vient faire un équilibre avec les questions de sécurité, ici, puis voir aussi la différence entre ce qu'on écrit sur le papier et comment ça va se passer concrètement sur le terrain. Je crois que c'est surtout ça ici.

La suggestion, ici, c'est de tenter... Je vous dirais, comme les règles sont quand même assez claires puis que ce sont des règles qui seront éventuellement édictées par le Parlement du Québec, elles peuvent très bien être d'application pour tous, sans qu'on ait ces articles-là ou, en tout cas, que, minimalement, puis c'est là que je vous amène à mon plan B... mais que le pouvoir de désaveu du ministre, dans ces deux articles là, soit, je vous dirais, là, doté de critères qui permettront peut-être d'empêcher des gestes qui, théoriquement, restent possibles et qui pourraient peut-être se révéler négatifs. Donc, voilà.

M. Campeau : Il reste combien de temps, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Une minute.

M. Campeau : Je voudrais, bon, revenir sur ce que vous avez dit au début, en réponse à d'autres questions. Votre expérience personnelle, la vitesse sur les sentiers, comment vous la voyez, tout près de chez vous? Est-ce que c'est bien respecté?

M. Santerre (Mathieu) : Bien, écoutez, la vitesse sur les sentiers, évidemment, là, encore là, il faut le prendre de deux manières différentes. Les motoneiges puis les quads et les côte à côte, là, sont deux mondes complètement différents. La vitesse, c'est sûr que, pour les motoneiges, je présume que, pour quelqu'un qui a un tempérament sportif, ça peut être une tentation intéressante, que de faire de la vitesse en motoneige. On est dans un environnement ouvert depuis... Les machines sont extrêmement puissantes, et, je veux dire, je n'ai pas de radar implanté dans mes lunettes, mais je peux vous garantir que ça roule à plus de 70 en arrière de chez moi.

Bon, cela étant dit...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Monsieur, je vais devoir vous interrompre ici, parce que je dois passer du côté de l'opposition officielle.

M. Santerre (Mathieu) : Oui. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Mont-Royal—Outremont.

M. Arcand : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. Santerre. Merci pour vous impliquer de la façon dont vous le faites. Je pense que c'est important d'avoir, justement, votre appréciation de ce qui se passe. Et je voudrais peut-être continuer sur la lancée de mon collègue de Bourget et parler, justement, de la vitesse. Vous dites : Écoutez, c'est clair qu'on ne respecte pas, actuellement. Dans ce que vous voyez, sans même avoir un radar quelconque, vous voyez que les gens roulent... un peu comme sur nos routes, au Québec, roulent beaucoup plus que le 100 kilomètres en général, et, dans le cas des motoneiges, entre autres, c'est la même chose, d'après ce que vous me dites.

M. Santerre (Mathieu) : Bien, dans le fond, c'est plus facile de faire de la vitesse en motoneige. Alors, les faits sont conséquents : il y a plus de vitesse... enfin, de visu, pour quelqu'un qui est à côté, plus de vitesse en motoneige.

Vous savez, en matière de transport, de plus en plus, à des carrefours, on ramène les trottoirs pour réduire la largeur de la route parce que c'est démontré que, quand la route est large, on a tendance naturellement à aller plus vite. Alors, imaginez, dans un immense champ blanc, c'est quoi, l'effet. Les gens vont plus vite. Donc, je pense que les dispositions qui limitent la vitesse puis qui vont permettre des amendes ou des sanctions sont appropriées de ce côté-là.

Pour ce qui est des quads et de cette famille de machines, bien, évidemment, c'est plus difficile de faire de la vitesse en zigzag dans un... carrément dans le bois, mais il y a quand même de la vitesse qui se fait dans des chemins de bois aussi, là, et sur des chemins publics. Et donc il y a des gens qui s'amuse bien avec leur mécanique puis qui rincent le moteur assez fréquemment, c'est clair.

Encore là, comme je vous dis, je ne dispose pas des mêmes instruments que la SQ, donc je ne peux pas vous amener un rapport documenté, mais, pour y baigner, c'est bien clair. Et ce serait possible, je veux dire, de pratiquer ces activités-là, je veux dire, sans aller à cette vitesse-là, puis avoir du plaisir quand même, mais, en tout cas, je le présume.

M. Arcand : Et est-ce que vous croyez qu'à partir du moment où on encadre et que ça devient beaucoup plus serré comme encadrement, des sanctions pécuniaires, etc., là, avec tout ce qui s'en suit... est-ce que, d'après l'expérience

que vous avez, nous sommes équipés, au Québec, pour faire appliquer les pénalités ou les sanctions qui pourraient survenir dans ce que vous voyez actuellement sur le terrain, comme on dit?

M. Santerre (Mathieu) : Bon. De ce côté-là, évidemment, ma réponse va devoir se limiter à l'expérience que j'en ai dans la région de Portneuf. C'est vraiment tributaire de la disponibilité, dans le fond, des forces policières, entre autres. C'est-à-dire que vous comprenez que, si quelqu'un a fait un accident sur l'autoroute, bien, les policiers vont peut-être abandonner leur poste de surveillance proche d'une zone reculée pour aller pallier à une urgence immédiate, là. Donc, ça peut arriver qu'on manque de ressources, oui. Est-ce que les personnes qui vont oeuvrer comme gardiens du côté des sentiers ne pourraient pas faire un peu de sensibilisation, par-dessus le marché, pour essayer d'améliorer les choses? Bien, je crois que oui. Ça fait aussi partie du document qui a été transmis, même si j'ai omis de le mentionner d'entrée de jeu.

M. Arcand : Et ce que vous nous dites, c'est que l'application va être, disons, délicate et, peut-être dans certains cas, difficile?

M. Santerre (Mathieu) : Bien, je ne veux pas faire de jeu de mots là, mais ça va être à vitesse variable, disons ça comme ça.

M. Arcand : C'est bon. C'est bon. J'ai une dernière question, parce que ma collègue aussi a des questions pour vous. Juste me rappeler, effectivement, pourquoi vous voulez que ça arrête à 22 heures et non pas à 24, comme c'est spécifié dans le projet de loi.

M. Santerre (Mathieu) : Écoutez, c'est une suggestion que je vous ai soumise humblement, 22 heures. Si je le prends sur le bout que je connais davantage, moi, Mathieu Santerre, croiser un VTT à la noirceur, c'est dangereux pour le VTT, pour moi aussi, là, mais beaucoup plus pour le VTT.

Puis, pour ce qui est des questions de motoneige, bien, je veux dire, je comprends très bien qu'il faut être capable de se rendre à un refuge pour ne pas geler dans le bois, là, je le concède. Sauf qu'en même temps plus vous êtes loin, plus c'est difficile d'acheminer des services d'urgence si jamais vous avez un pépin. Et puis, écoutez, au fil du temps, les gens pourraient finir par apprendre à se gérer et à gérer leur temps ainsi que les distances qu'ils font avec leur machine, tout simplement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Mille-Îles.

Mme Charbonneau : Merci, Mme la Présidente. Je vais garder cette lancée-là parce que je suis très intriguée par l'application. Puis je vous lance un peu la question. Puis vous avez l'air à avoir des gens qui passent sur votre terrain ou pas loin de votre terrain. Peut-être que vous n'avez pas de radar dans votre lunette, mais peut-être que vous allez pouvoir m'informer un peu plus. Mais, chez nous, là, et j'habite à Laval, à 7 heures, il fait aussi noir qu'à 22 heures, qu'il fait aussi noir qu'à minuit. Donc, quand vous me dites : La noirceur peut être un élément... Mais, en même temps, la question que je vous poserais, c'est : À deux heures du matin, est-ce qu'il y a quelqu'un qui pourrait faire une contravention dans un champ parce que quelqu'un passe en véhicule hors route?

M. Santerre (Mathieu) : Bon, bien, merci pour la question. Je vous rassure, personne ne se promène sur mon terrain, tout va bien. Je ne suis pas dans une zone affectée directement, pour le dire comme ça, je suis dans une municipalité où il y a des permissions à divers endroits.

Pour ce qui est de la question de la noirceur, je vous avoue bien franchement que je me demandais si la question allait m'être posée. Donc, écoutez, il y a une chose dont je suis certain, c'est qu'entre 22 et 24, d'habitude, il fait noir, ça, c'est... d'habitude. Mais, bon, je comprends ce que vous dites. En fait, pour ce qui est d'appliquer des sanctions au beau milieu de la nuit, vous avez raison, ça peut être difficile. Sauf que c'est un problème réel, là. Il y en a, des gens qui font de la vitesse la nuit, là, ça existe, ça, ça existe beaucoup.

Puis là, je vous dirais, vous me ramenez au temps où j'ai travaillé comme stagiaire à la sécurité publique. Quand on parle de dissuasion, bien, on regarde les chances de se faire pincer versus la hauteur de l'amende. Bon, là, le projet de loi amène des sanctions, c'est déjà ça. Donc, il faut travailler sur l'équilibre entre le risque d'attraper un contrevenant versus la hauteur de l'amende, pour avoir un effet.

• (16 h 50) •

Mme Charbonneau : Une dernière. Vous semblez avoir une inquiétude par rapport aux pouvoirs d'application entre le ministre et les villes. Par contre, à votre recommandation 12 et 13, puis ça vient rejoindre mon collègue de Bourget, vous semblez vouloir donner des responsabilités aux organisations, aux différentes organisations, pour pouvoir mettre en place le respect des normes, pour mettre en place du visuel, pour qu'on puisse établir les responsabilités qui favorisent la sécurité et la cohabitation. Par contre, la plupart de ces clubs ne sont pas nécessairement... leurs coffres ne sont pas nécessairement bien garnis. C'est souvent des gens qui font du bénévolat, c'est des gens qui nettoient et qui font de la signalisation, un peu, à partir du bon vouloir du regroupement. Vous voyez leur implication de quelle façon, à partir du moment où vous leur donnez des responsabilités?

M. Santerre (Mathieu) : Merci pour la question. Bon, écoutez, à l'heure actuelle, quand il y a un règlement qui permet, par exemple, que des VHR circulent sur la voie publique, il y a un plan de signalisation qui doit être soumis

par le club. Alors, je ne vois pas pourquoi on retirerait cette obligation en adoptant le projet de loi. Je le prends plus à l'envers, là, dans ce sens-là.

Et puis vous avez tout à fait raison de dire que ça fonctionne sur une base de bénévolat, souvent, et que c'est difficile d'aller chercher du monde. Mais n'oubliez pas que ce besoin-là est aussi reconnu par des gens comme le ministère des Transports, qui a de beaux programmes de subvention, ainsi que les municipalités du Québec, qui soutiennent à l'occasion, dans le fond, les clubs, là. Donc, je comprends votre point, mais, en même temps, à l'heure actuelle, il y a une responsabilité du côté de l'affichage. Je comprends mal pourquoi l'utilisateur, soudainement, devrait être déchargé des responsabilités qui viennent avec... appelez ça son loisir ou son industrie, là, peu importe.

Maintenant, pour ce qui est de leur donner des responsabilités, bien, écoutez, l'idée, c'est plus en mode sensibilisation, ici, là. Est-ce que ces clubs, est-ce que leurs gardiens, ce sont seulement des policiers ou ce sont des gens qui vont, de manière diffuse, en discutant avec leurs membres, etc., avoir à l'esprit non seulement la sécurité, mais l'idée d'une cohabitation harmonieuse puis le respect de l'environnement? Je ne pense pas vivre dans le pays des licornes en espérant que ça soit le cas.

Mme Charbonneau : Je ne pense pas que vous vivez dans le pays des licornes non plus, à moins qu'il faille que je déménage et que j'amène ma petite-fille à Saint-Alban pour lui montrer que ça existe pour de vrai. Donc, ne vous inquiétez pas.

La vitesse est venue, à plusieurs reprises, dans les conversations. De la vitesse, on en fait en voiture, on peut en faire aussi dans des véhicules hors route, vous le dites bien, on en fait aussi avec du bateau. Par contre, la réglementation peut être différente à certains endroits. Je fais la route au moins une fois par semaine pour venir à Québec et j'avoue — et j'espère que le ministre ne sera pas offensé — que je ne suis pas toujours à 100. Des fois, je suis à 115, ça dépend.

Mais vous voyez l'application des amendes de quelle façon? Est-ce que vous le voyez par une application, ce que j'appellerai la police municipale, un regroupement qui pourrait se porter bénévole pour faire une application, pour pouvoir porter des amendes aux gens qui dépassent? Vous percevez ou vous le voyez comment, vous, comme citoyen...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Malheureusement, vous n'aurez pas de réponse à votre question, Mme la députée de Mille-Iles, à moins que Mme la députée de Mercier vous la laisse. Mme la députée de Mercier, vous avez 2 min 45 s.

Mme Ghazal : Oui. Bonjour, M. Santerre. Merci beaucoup pour votre présentation. Bien, moi, j'avais une question par rapport aux vélos. C'est-à-dire que... Est-ce que vous avez un exemple qui montre que, finalement, les VHR peuvent circuler aux mêmes endroits que le vélo? Parce que vous êtes inquiet qu'on ait mis à l'article 31 «randonnée pédestre» et «ski de randonnée», mais pas «vélo».

M. Santerre (Mathieu) : Oui, la montagne de la Tour, dans le parc régional de Portneuf, oui, où il y a deux sentiers, un pour les VTT puis un pour les autres. Et les VTT, les motocross foncent là-dedans avec la plus grande joie, sans doute, d'amateurs, mais ce qui fait en sorte que... Bien, quand je vais là avec ma petite fille, c'est plus risqué que s'ils s'en tenaient au sentier qui leur est réservé.

Mme Ghazal : Parce que vous dites que c'est pourtant une priorité ministérielle, donc ce n'est pas... Ici, on aurait pu penser que c'est un oubli, mais peut-être parce qu'il y a une volonté de ne pas empêcher les VHR de venir sur ces sentiers-là. Ça fait que vous, vous avez été, comme citoyen, témoin de situations où ça aurait pu... il aurait pu y avoir... c'est dangereux, que c'est dangereux?

M. Santerre (Mathieu) : Tout à fait, c'est clair que c'est dangereux. Puis, si vous regardez un petit peu plus bas dans le même article, bien... et il y a l'idée de devoir céder le passage à des véhicules non motorisés. Ça, ça veut dire, entre autres, des vélos. Alors, je vous dirais, ce n'est pas incohérent avec l'allure du projet de loi, je crois, ce n'est pas incohérent avec l'orientation qui est là. Simplement que, si ce n'est pas permis dans les pistes de ski de fond, ce n'est pas permis dans les... je vous dirais, là, dans les sentiers de randonnée pédestre, ça ne devrait pas l'être non plus dans les sentiers de vélo de montagne puis de «fat bikes», parce que ça coûte très cher construire, aussi. Soit dit en passant, les dégâts que font des pneus de VTT dans ces sentiers-là sont assez importants. Donc, voilà, c'est par cohérence, en fait, que ça vous est suggéré.

Mme Ghazal : Parfait, merci. Puis, dans le fond, est-ce que vous trouvez aussi que le projet de loi donne beaucoup de pouvoirs aux municipalités d'elles-mêmes réglementer puis que ça pourrait aller à l'encontre de l'esprit de la loi?

M. Santerre (Mathieu) : Bien, écoutez, mon commentaire, c'est surtout que la loi devrait établir un minimum au-delà duquel on ne peut pas aller. Puis, pour le reste, que les municipalités décident ce qu'elles souhaitent décider.

Mme Ghazal : Très bien, merci. Et je ne sais pas s'il nous reste du temps pour répondre à la question, je ne sais pas si vous vous en rappelez encore, de ma collègue.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez 10 secondes. Je pense que...

Mme Ghazal : C'est bon. Merci beaucoup. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député des Îles-de-la-Madeleine, vous avez la parole.

M. Arseneau : ...Mme la Présidente. Merci, M. Santerre, de votre présentation et surtout d'avoir pris le temps de lire et d'analyser le projet de loi en tant que citoyen. C'est intéressant parce que souvent on a des groupes d'intérêt, et, bon, on va avoir des entreprises, et ainsi de suite, donc le point de vue d'un citoyen, si je comprends bien, non utilisateur de véhicule hors route, donc, votre biais est peut-être sous-jacent à votre intérêt pour la cause.

Je voulais savoir, lorsqu'il est question des heures de circulation qui vous préoccupent, ce que vous dites, essentiellement, c'est qu'entre six heures et minuit c'est à maintenir, mais, si on pouvait réduire à 22 heures, ce serait encore mieux. C'est pour un point de vue de sécurité, dites-vous. Est-ce qu'il n'y a pas aussi un élément de quiétude qui vous préoccupe là-dedans?

M. Santerre (Mathieu) : ...votre question. C'est sûr que, je veux dire, si tous les autres paramètres étaient respectés, il n'y aurait pas de préoccupation de quiétude ou de nuisance à avoir en lien avec ça. Mais on sait très bien que tout le monde roule un petit peu plus vite, un petit peu plus proche, et ainsi de suite, là. Donc, l'idée est tout simplement, là, d'aller... je vous dirais, de le rendre encore un petit peu plus serré mais sans exagérer.

Puis, pour répondre à votre point, effectivement, je suis un utilisateur de «fat bike» principalement.

M. Arseneau : D'accord. Vous avez des préoccupations quant à la signalisation. J'aimerais que vous y alliez de façon plus précise. Est-ce que vous estimez qu'à l'heure actuelle elle est insuffisante?

M. Santerre (Mathieu) : Bien, en fait, ma préoccupation, c'était que les clubs ne soient pas dispensés de s'impliquer dans l'affichage. À l'heure actuelle, sans le projet de loi, là, les règles actuelles, sans l'adoption du projet de loi n° 71, elles sont... les clubs doivent être impliqués. Ma recommandation, c'est de maintenir cette implication-là avec l'adoption du projet de loi. Donc, là, moi, je vois des plans de signalisation de la part de divers clubs, etc., là. Donc, c'est ça, la préoccupation.

M. Arseneau : Merci.

M. Santerre (Mathieu) : Je ne sais pas si vous m'entendez, cela dit.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est terminé pour cette portion. Alors, je vous remercie beaucoup, M. Santerre, d'avoir participé à nos travaux.

Nous allons prendre quelques instants de suspension pour accueillir nos prochains invités. Merci. Bonne fin de soirée.

(Suspension de la séance à 17 heures)

(Reprise à 17 h 09)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre nos travaux.

Et je souhaite la bienvenue aux représentants de Bombardier Produits récréatifs, M. Alexandre Borduas et M. Marc Larouche. J'espère que vous nous entendez et que nous allons vous entendre. Est-ce que vous nous entendez bien?

Bombardier Produits récréatifs inc. (BRP)

(Visioconférence)

M. Borduas (Alexandre) : Oui.

• (17 h 10) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous entendez bien? D'accord. Bon, alors, je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, puis nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission.

Je vous invite donc à vous présenter et ensuite prendre la parole, faire votre présentation. Et je demande aussi aux membres de la commission un consentement pour pouvoir poursuivre après 18 heures, parce que nous avons pris un peu de retard. On va le prendre sur votre temps, M. le ministre? D'accord. Alors, voilà, vous avez la parole.

M. Borduas (Alexandre) : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Permettez-moi d'abord de me présenter. Mon nom est Alexandre Borduas, je suis conseiller principal, Affaires publiques et affaires gouvernementales pour

l'Amérique du Nord, chez BRP. Je suis accompagné au téléphone par mon collègue Marc Larouche. Marc est chef de service, Conformité de produits.

M. le ministre, membres de la commission, mesdames et messieurs, bonjour. Dans un premier temps, nous tenons à remercier le gouvernement du Québec et les membres de cette commission de tenir ces consultations publiques et de nous y avoir invités. Dans les prochaines minutes, nous allons vous faire part de la position de BRP concernant le projet de loi n° 71.

Avec des retombées économiques annuelles d'environ 4,5 milliards de dollars, ce qui inclut les retombées générées par BRP et son réseau de concessionnaires, et d'un réseau de plus de 33 000 kilomètres de sentier de motoneige et plus de 25 000 kilomètres de sentier de quad, la pratique de la motoneige et les véhicules hors route au Québec est définitivement une industrie de premier plan pour le développement économique et touristique au Québec.

Le succès que l'on connaît aujourd'hui serait impossible sans le dévouement et la passion de milliers d'adeptes qui travaillent bénévolement à développer et à entretenir le réseau de sentiers. Ces bénévoles méritent d'être soutenus et leur travail reconnu. Il faut aussi souligner la grande collaboration, dont font preuve des milliers de propriétaires terriens. Chaque année, ces propriétaires accordent des droits de passage sur leurs terres, leur collaboration est essentielle, ils contribuent à l'essor économique des régions souvent les plus éloignées et méritent également d'être reconnus.

À titre de manufacturier, certaines recommandations proposées dans le projet de loi n° 71 nous touchent plus directement que d'autres. Nous vous ferons part de nos commentaires sous peu, mais, au préalable, permettez-moi de vous dire quelques mots sur notre société.

BRP est un chef de file mondial dans l'industrie des véhicules de sport motorisés, des systèmes de propulsion et des bateaux. Notre succès repose sur plus de 75 ans d'ingéniosité. Notre gamme de produits comprend les marques que vous connaissez bien aujourd'hui, notamment les motoneiges Ski-Doo, les motomarines Sea-Doo, les véhicules hors route et sur route de marque Can-Am. De plus, dans les dernières années, les bateaux Alumacraft Manitou, Quintrex, Stacer et Savage sont venus compléter notre portfolio de produits. Avec des ventes annuelles de 6,1 milliards de dollars canadiens provenant de plus de 120 pays, BRP compte près de 12 600 employés à travers le monde.

Au Québec, BRP a fait de nombreux investissements, confirmant ainsi le rôle stratégique de l'Estrie pour sa croissance globale. Pour ne citer que quelques exemples, BRP a investi plus de 10 millions de dollars dans ses nouveaux bureaux de Sherbrooke, près de 100 millions de dollars pour moderniser ses installations de Valcourt, et, en collaboration avec l'Université de Sherbrooke, a créé le Centre de technologies avancées, le CTA, qui se retrouve sur le campus de l'université. En date d'aujourd'hui, BRP compte près de 3 000 employés au Québec, répartis entre ses sites de Valcourt, Sherbrooke et Montréal.

Permettez-moi maintenant de commenter le projet de loi. Comme mentionné un peu plus tôt, nos commentaires se limiteront aux recommandations qui nous touchent plus directement, soit celles concernant le projet de règlement, la largeur et le poids des véhicules hors route autorisés dans les sentiers ainsi que la formation envisagée pour... les 16-17 ans — pardon — et pour ceux qui désirent opter pour la location de véhicules hors route.

De façon générale, BRP est en faveur des orientations proposées par le gouvernement dans son projet de loi. Ce projet de loi devrait avoir des effets positifs sur notre industrie, notamment en ce qui a trait à la sécurité de nos clients et à la cohabitation harmonieuse entre ces mêmes clients et les autres usagers du territoire.

Pour ce qui est du projet de règlement, maintenant, BRP est favorable à ce que le gouvernement du Québec envoie certains éléments de la Loi sur les véhicules hors route dans un projet de règlement. En effet, certains aspects du projet de loi, comme par exemple le calcul du poids ou la prise de mesure des véhicules hors route, sont très techniques et pourraient, au cours des années, être amenés à évoluer. Dans cette perspective, BRP souhaite participer, dans les prochains mois, aux consultations sur le projet de règlement du ministère. Nous croyons que la présence de BRP et de son expertise, notamment avec ses équipes d'ingénieurs et spécialistes dans les domaines tels que la sécurité de produits, sera essentielle afin d'apporter le point de vue du manufacturier lors des discussions avec le ministère des Transports.

Concernant la largeur et le poids des véhicules hors route, en tant que manufacturier, nous sommes assujettis aux demandes constantes des consommateurs quant à leurs besoins. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles nos véhicules et leurs utilisations sont constamment en évolution. Dans cette optique, plusieurs États américains avec des sentiers similaires aux sentiers du Québec acceptent maintenant des véhicules hors route dont la largeur peut atteindre environ 1,70 mètre ou 67 pouces, avec un poids qui peut aller jusqu'à 2 500 livres, soit environ 1 130 kilogrammes.

Dans la réalité manufacturière où l'harmonisation des règles d'utilisation de nos véhicules est critique, nous sommes d'avis que la largeur et le poids maximal suggérés dans le projet de loi n° 71 sont inadéquats si nous les comparons aux poids et aux mesures actuellement en vigueur dans l'industrie. Tel que notamment suggéré, un peu plus tôt aujourd'hui, par la Fédération québécoise des clubs quads, nous croyons qu'une largeur maximale de 1,68 mètre ou 66 pouces, et un poids maximum... maximal — pardon — de 950 kilogrammes ou environ 2 100 livres représentent les réalités du marché actuel du véhicule hors route.

Enfin, comme souligné précédemment, la sécurité des utilisateurs de nos produits étant une priorité pour BRP, nous accueillons favorablement les orientations prises par le gouvernement en ce sens. Les formations envisagées pour les 16-17 ans et pour les gens qui désirent opter pour la location de véhicules hors route sont des éléments importants en la matière. Nous croyons qu'il est primordial d'avoir une formation adaptée aux véhicules hors route, mais qui soit conviviale et accessible tant en termes de contenu que de coût, afin de nous assurer que tous les utilisateurs qui y seront assujettis s'y soumettent. Et nous ne voulons pas décourager les gens qui désirent expérimenter pour une première fois la pratique du véhicule hors route sur les sentiers du Québec. Comme indiqué précédemment, BRP souhaite ainsi pouvoir participer aux consultations sur le projet de règlement qui en définira les modalités.

Avant de conclure, j'aimerais aviser les membres de cette commission que nous avons également énuméré un certain nombre de recommandations, dans notre mémoire, d'ordre plus technique. Nous les passerons en revue... nous ne les passerons pas — pardon — en revue à ce moment-ci. Par contre, si vous avez des questions, n'hésitez pas à les poser.

En conclusion, nous réitérons, de façon générale, que nous sommes en faveur des orientations du projet de loi n° 71. Nous sommes d'avis que le gouvernement du Québec va dans la bonne direction pour assurer la pérennité et la croissance du réseau de sentiers au Québec. BRP continue et va continuer à s'engager à travailler conjointement avec tous les intervenants et parties prenantes, notamment lors des prochaines consultations pour le projet de règlement. Merci de votre attention.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci. Vous avez encore deux minutes. Est-ce que M. Larouche avait quelque chose à dire lors de votre exposé ou on passe à la période de questions? On peut passer...

M. Borduas (Alexandre) : On peut passer à la période de questions.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci beaucoup. Alors, M. le ministre.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, messieurs. Merci d'être là, et d'avoir, donc, envoyé ce mémoire, et d'être présents pour nous faire valoir un peu les points de BRP.

Ma première question, je reviens à un point de la Fédération québécoise des clubs quads. Là, je semble voir, je pense que c'est peut-être juste une erreur de frappe ou... vous dites, donc, que le 1,68 mètre et le 950 kilogrammes comme poids maximal, c'est pas mal ce que vous... les réalités du marché. C'est les termes que vous avez utilisés. La fédération des clubs quads parle de 1,67 mètre, donc on est... c'est peut-être... On va prendre 1,68 mètre?

M. Borduas (Alexandre) : Oui. On parle de 66 pouces, comme mentionné par la fédération des clubs quads ce matin.

M. Bonnardel : O.K. Quelle est votre analyse face à la demande de la fédération des clubs quads... Bien, non, je ne la poserai pas parce que vous êtes... Bien, vous êtes quand même, dans un... vous en avez quand même. La réglementation en maximum de chevaux-vapeur — parce qu'on pourrait l'appliquer autant pour la motoneige — la réglementation en termes de chevaux-vapeur versus en nombre maximal de cylindres, c'est quoi, votre opinion là-dessus?

M. Borduas (Alexandre) : Je vais répondre pour la partie, là, véhicule hors route et je laisserai mon collègue, Marc Larouche, préciser davantage.

Pour ce qui est des véhicules hors route, il faut comprendre qu'aux États-Unis comme au Canada nous sommes... nous avons une exigence de l'industrie qui nous limite à 1 000 cc, et ça, c'est... et tous nos produits hors route sont limités à 1 000 cc, qui limite effectivement le nombre de HP possible. Il y a toujours des améliorations, et nos équipes travaillent toujours d'arrache-pied pour améliorer la performance des véhicules, mais le 1 000 cc nous limite, d'une certaine façon, à augmenter le nombre de HP de façon indéfinie. Ça, c'est premièrement.

Et, deuxièmement, il y a également une limitation de vitesse que vous avez mise en place, que nous... ne questionnons pas — pardon — avec les infractions et les conséquences que ça peut avoir si une personne désire aller au-delà de la vitesse permise. Et on croit que ces deux éléments-là sont assez restrictifs. Et limiter le HP amènerait aussi l'industrie vers une autre... on serait aux prises avec une nouvelle norme. On est une grande industrie, mais on n'est pas si grand que ça et on suit déjà des normes américaines et canadiennes assez sévères. Donc, je laisserais peut-être mon collègue, Marc Larouche, s'il veut compléter la réponse.

• (17 h 20) •

M. Larouche (Marc) : Bonjour. J'espère que vous m'entendez. Oui? Donc, écoutez, la réponse est bonne, là, je suis en support à 100 % avec mon collègue Alexandre, là. En fait, là, je pourrais rajouter que ce 1 000 cc a été écrit dans des normes à un temps où est-ce que les autoquads étaient des véhicules deux places. Maintenant, on retrouve beaucoup de quatre places, il y a même des six places, les véhicules grossissent, donc c'est un peu pour suivre le marché, tout ça, là.

Au niveau de la sécurité, je pense qu'il est difficile de faire un lien entre les HP et la sécurité, là, je pense que vous avez fait un bon travail avec la limitation de vitesse, là...

M. Bonnardel : O.K. Merci. Je vous pose la question parce que vous dites être d'accord avec la limite de 70 kilomètres-heure. Vous le savez peut-être, là, on s'est déjà rencontrés, je suis un adepte de la motoneige, j'ai fait du VTT, je sais jusqu'à quel point vos produits, puis pas juste les vôtres, tous les produits qui sont vendus, on va vite, on peut aller vite dans les sentiers. Puis là vous semblez d'accord avec le fait qu'on abaisse... Parce que, premièrement, il y avait juste deux clubs sur 148, au Québec, qui se sont prévalus de monter la vitesse à 90 kilomètres-heure. Peut-être particulier, mais il y en avait juste deux. Là, on dit : C'est 70 maximum. Vous dites : On est régis par le 1 000 cc. Mais, avec le 1 000 cc puis les techniques, là, vous avez mis au monde un turbo sur vos motoneiges, cette année, la puissance sera toujours là.

Puis là je ne veux pas aller en vous disant : On va limiter la vitesse puis le nombre de HP. Mais il reste quand même qu'il y a des particularités qui sont bizarres un peu, dans le sens où, si on limite la vitesse, vous semblez être

d'accord, vous dites que vos concessionnaires, pour la plupart, disent : Oui, on peut aller là. Puis les machines sont toujours plus performantes, plus performantes, puis j'ai besoin d'avoir un réseau sécuritaire, je veux baisser le nombre de décès, je veux moins de blessés graves.

Jusqu'à quel point l'industrie, pas... Je ne veux pas mettre un frein, parce que la technologie, l'innovation est toujours là, puis vous êtes une société qui... Puis majoritairement les gars qui achètent des motoneiges, bien, veulent de la performance, veulent que ça avance. Mais, quand je leur dis... Puis le député de Mont-Royal vient de signaler un courriel d'un monsieur qui lui a écrit en disant : Ce n'est pas réaliste. Bien, ce n'est pas réaliste... C'est sûr que, si tu as un Summit ou tu as un Renegade dans les mains, puis qu'il peut rouler 140 kilomètres-heure, 0-100 en trois secondes et demie, avec une chenille, imaginez...

L'industrie, jusqu'à quel point on peut continuer, selon vous, à avoir des machines qui sont aussi fortes pour, même, des jeunes de 16-17 ans qui vont avoir une formation? Et là on me dit : Bien là, vous allez trop loin. Les fédérations me disent : Ramenez ça à 14 ans. Puis je regarde les machines encore, là, je venais juste, juste de regarder sur votre site ce qu'il y a à vendre pour un jeune. À part le petit Skandic, là, qui existe aujourd'hui, parce que le Tundra n'existe plus, là... mais il n'y a pas grand-chose pour un jeune, là, de 14-15 ans pour être capable de m'assurer qu'il va être dans un sentier de façon sécuritaire, même s'il a son permis de cyclomoteur. Question large, là, je sais, là, mais, à quel point, je veux votre analyse, votre point de vue, là.

M. Borduas (Alexandre) : Juste pour répondre, là, pour les véhicules, on n'a pas... on n'a aucune proposition à abaisser l'âge moyen. Nous sommes également d'accord à la formation. Effectivement, sur le point de vue de la motoneige, on a énormément de produits disponibles, des moins puissants et des plus puissants. Mais je voulais juste m'assurer que vous soyez conscients qu'on n'est pas ici pour recommander l'abaissement de l'âge moyen. Et en plus, dans notre guide d'utilisateur pour les jeunes de 16 et 17 ans, il est suggéré toujours d'être accompagné par quelqu'un de plus âgé que 18 ans, justement, notamment pour le respect de la réglementation en sentier. Je laisserais peut-être Marc, mon collègue, Marc Larouche, finaliser la réponse, notamment sur la question du turbo.

M. Larouche (Marc) : En fait, juste apporter quelques clarifications. Sur la limite de vitesse à 70 kilomètres-heure, on parle motoneige. Pour les VTT, en fait, les motoquads et les autoquads, là, on parle de 50, là. Juste pour être clair sur ça.

Et puis concernant les turbos, là, il faut faire attention, il y a certaines technologies qui n'apportent pas nécessairement de la puissance. Le dernier turbo qui a été introduit sur une motoneige était pour compenser pour une perte de puissance en altitude, donc cette motoneige-là n'est pas plus puissante que les anciens modèles auparavant, là. Donc, juste une petite clarification là-dessus.

Puis concernant les... pour les plus jeunes, il y a de la technologie... De nos jours, il y a peut-être moins des petits véhicules qu'on connaissait, il y a 20 à 30 ans, mais il y a de la technologie du type... Nous avons des clés à puce, donc les consommateurs peuvent acheter... ces clés-là limitent la vitesse, l'accélération, la puissance. Donc, si on a de la visite ou si on a des jeunes qu'on fait peut-être moins confiance, malgré certains cours de formation, là, il y a des outils qui existent pour limiter, là, ces véhicules un peu plus puissants, là.

M. Bonnardel : Je vais vous poser quand même la question, même si elle me chicote, là : Est-ce qu'on devrait y aller de façon progressive pour ceux qui... Même si on demande le permis de conduire obligatoire, là, il reste que, qu'on ait 40 ans, 30 ans, on décide de s'acheter une nouvelle motoneige sport, que ce soit la vôtre, que ce soit Arctic Cat, Bombardier, puis je vous le disais jusqu'à quel point la vitesse de ces machines est assez impressionnante, est-ce qu'on ne devrait pas y aller de façon progressive pour ces nouveaux consommateurs?

Puis là je vous dis ça parce que j'ai la même réflexion du côté des motos. Autant j'ai un bilan désastreux du côté de ceux qui ont des motos sport, autant, quand je regarde le bilan des 10 dernières années, bien, je suis inquiet. Puis j'espère, je suis persuadé que la loi va nous permettre d'améliorer ce bilan.

Est-ce qu'on ne devrait pas y aller de façon progressive — puis, quand je dis «progressive», bien, je pense ce ou je pense force moteur — pour être capables de dire, bien... Un nouvel acheteur se dit : Bien là, moi, je vais m'acheter une motoneige x. Bien, tu ne peux pas dépasser, avant un an ou deux, cette motorisation, parce que je veux que tu sois capable de bien conduire ta moto en sentier ou avoir une formation. Est-ce que je vais trop loin ou c'est, pour vous, peut-être une formation qui devrait être donnée de façon additionnelle à ces nouveaux acheteurs, ces nouveaux consommateurs qui souhaitent avoir un «thrill» puis avoir du plaisir en sentier, là?

M. Borduas (Alexandre) : Bien, je pense que, comme étant la nature du projet de loi actuel, il y a énormément d'éléments qui devront être définis dans le projet de règlement. Je crois qu'il y a une discussion à avoir, justement, sur la formation. Vous précisez la formation pour les 16-17 ans et pour ceux qui désirent faire la location, effectivement, on pourrait avoir la discussion à déterminer l'expérience du motoneigiste ou du quadriste, on a eu des discussions avec les deux fédérations, on devra avoir la discussion avec les gens de votre ministère, à savoir la ligne s'arrête où lorsqu'on parle d'un motoneigiste ou un quadriste expérimenté versus quelqu'un qui s'initie à la pratique.

Le message que je ferais, de façon générale, c'est qu'il faut trouver le juste milieu entre la sécurité... Puis il faut rendre ça... il ne faut pas que ça devienne un trop gros obstacle pour ramener du monde dans cette activité qu'on trouve formidable. Je pense qu'il y a un moyen de rendre cette formation, je vais utiliser un terme anglais, «user friendly», à la fois pour les gens qui s'occupent de la location et également pour les concessionnaires, également pour BRP. Donc, je pense que c'est une discussion à avoir avec vos fonctionnaires, en 2021, lors de la rédaction du règlement.

M. Bonnardel : Merci pour votre réflexion. Une dernière question. La technologie a énormément évolué, là, qu'on retourne avec mon ancien Tundra, mon Skandic, le Summit MXZ que j'avais... Mach 1 à aujourd'hui, avec les injections directes. Qu'est-ce qui s'en vient pour BRP, dans les prochaines années, pour ne pas dire l'électrification? Est-ce qu'on peut s'attendre à ce que le marché ou vous-mêmes ayez 50 % de motoneiges qui soient complètement électriques, dans les prochaines années? C'est quoi, la vision que Bombardier peut avoir pour, encore une fois...

Parce que je vous pose cette question... La nuisance, c'est le bruit, la nuisance, ce sont les anciennes motoneiges, dans une certaine mesure, mais... pas les anciennes, mais ceux qui modifient leur motoneige, qui mettent des tuyaux d'échappement puis qui font énormément de bruit, qui roulent à 22 heures ou à 23 heures, encore, le pouce au fond sur la poignée puis... Qu'est-ce qui s'en vient pour Bombardier? Est-ce qu'on peut s'attendre à ce que la motoneige soit encore plus propre — puis j'ose croire que oui, là — d'ici les quatre, cinq prochaines années?

• (17 h 30) •

M. Borduas (Alexandre) : Oui. Bon, je vais répondre à la question de la motoneige. Il est clair qu'on investit en recherche et développement à tous les ans, essentiellement, en Estrie, là, soit sur nos installations de Sherbrooke ou de Valcourt, et on va toujours travailler sur la performance mais la performance et également question environnementale. Et ça, c'est pour la question des motoneiges.

Sur la question de l'électrification, maintenant, notre P.D.G., en septembre 2019, a mentionné devant public que nous avions... que nous étions en train — pardon — d'explorer les différents projets d'électrification des transports. On regarde les différentes options. Nous avons dévoilé des concepts de véhicules pour plusieurs de nos produits actuels. À ce jour, par contre, il est encore trop tôt de vous donner un peu l'information sur le dévoilement des produits. On est vraiment encore à... on est encore en processus de tester les différentes technologies. Et d'ailleurs, pour confirmer cet intérêt-là, si vous allez voir sur notre site d'emploi, on a énormément d'emplois à pourvoir en électrification des transports dans la région de l'Estrie. Donc, c'est un message à tous.

M. Bonnardel : Vous l'avez fait. Je vais passer, Mme la Présidente, la parole à mon collègue.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui. M. le député de Bourget.

M. Campeau : Je trouve ça assez spécial de voir que le ministre est capable de nommer les machines, double injection, et tout. Moi qui ai une auto électrique, là, je vois que je n'ai pas... je ne connais pas grand-chose là-dedans.

Quand je vois le poids des machines, les dimensions, je me pose la question un peu à l'envers : Si on limite vraiment la vitesse sur les routes, sur les... bien, sur les routes... hors route à 70, voyez-vous votre gamme de produits changer?

M. Borduas (Alexandre) : Non. Comme vous le savez, la limitation de vitesse, pas nécessairement. Premièrement, le 70 kilomètres-heure, c'est pour les motoneiges uniquement, 50 kilomètres-heure pour les quads. Il y a effectivement des crèneaux, sans les nommer parce qu'il n'y a pas encore... On peut... C'est difficile à dire actuellement, en date d'aujourd'hui, de donner certains crèneaux. Mais il y a certains véhicules que nous fabriquons qui sont faits pour les sentiers et il y a certains véhicules qui ne sont pas faits pour les sentiers.

Je vais vous donner un exemple avec les véhicules de type quad, de type côte à côte. On a des véhicules beaucoup plus larges et beaucoup plus puissants mais qui ne sont pas destinés aux sentiers, qui sont destinés aux lieux ouverts, là, au sens... — j'ai juste le terme anglais — les dunes, je pense que c'est en français, les dunes de sable. Donc, on a ce type de véhicules là mais qui est vraiment destiné à une clientèle très précise, plutôt dans le Sud-Ouest américain. Donc, non, je ne crois pas, on a des produits pour tout le monde.

M. Campeau : On a... Juste par curiosité dans ce cas-ci, vraiment. Vous devez avoir des... (Interruption) Excusez. Mais vous devez avoir des critères de bruit, que vous respectez ou que vous vous donnez lors de la construction d'un modèle. J'imagine que vous avez une conformité par rapport à ça?

M. Borduas (Alexandre) : Je laisserais mon collègue, Marc Larouche, répondre, si possible.

M. Larouche (Marc) : Oui, bien, en effet, il y a des normes d'industrie. On peut parler de la motoneige, il y a des normes qui s'appliquent pour le Canada, les États-Unis, la Russie, bien, les pays scandinaves, dont toutes nos motoneiges sont conformes, là — on parle toujours du bruit. Pour les autoquads et les motoquads aussi, nos véhicules vendus au Québec sont conformes à une norme volontaire qui est utilisée par tous les fabricants, là, au Canada. Et cette norme-là suit la norme américaine. Donc, oui, en effet, là, tous ces véhicules que nous vendons, autoquads, motoquads et motoneiges, nous sommes conformes à des normes internationales.

M. Campeau : Alors, les gens qui modifient leurs tuyaux d'échappement, ce ne sont pas des pièces que vous fournissez?

M. Larouche (Marc) : Oui, en effet, là, c'est clair, chez BRP, les pièces que nous vendons en accessoires ne brisent jamais la conformité. Elles ont peut-être une esthétique différente mais sont toujours... elles maintiennent le véhicule conforme.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois vous interrompre ici.

M. Campeau : Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le député de Mont-Royal—Outremont.

M. Arcand : Merci, Mme la Présidente. Bonsoir, M. Borduas, et bonsoir, M. Larouche. Grand plaisir de vous retrouver. Je veux juste savoir, en commençant, quelques éléments, je dirais, de nature technique. Les ventes que vous avez chez BRP, de vos différents produits, représentent à peu près... Est-ce qu'il y a un pourcentage par rapport à ce que vous vendez ailleurs dans le monde, aux États-Unis? Les ventes au Québec, quel est le pourcentage, à peu près, de ventes que vous avez?

M. Borduas (Alexandre) : Bon, c'est sûr que, là, étant une société publique, on est un peu limités dans la précision de l'information qu'on doit vous donner. Mais on ne vous cachera pas que, par exemple, l'industrie de la motoneige au Québec... le Québec est le marché numéro un mondial. Pour ce qui est des quads, là, c'est un peu plus dans la moyenne nord-américaine, là. Mais c'est vraiment au niveau de la motoneige qu'on est numéro un en termes de ventes, là, c'est vraiment au Québec.

M. Arcand : Maintenant, si je vous demandais : Est-ce que le consommateur québécois, dans vos différents produits, par rapport à ce qui existe ailleurs, a des exigences, a des caractéristiques spéciales? Est-ce qu'il est différent du consommateur américain ou différent des autres?

M. Borduas (Alexandre) : Généralement, c'est le même type d'utilisateur. Il y a peut-être une caractéristique qui diffère ou qui est peut-être plutôt canadienne qu'américaine, c'est que les motoneigistes québécois sont, essentiellement, souvent des grands rouleurs, donc c'est des gens qui vont faire de longues randonnées, donc, avec un type de motoneige un peu différent, là. Souvent, les motoneiges... Là, je pourrais peut-être laisser Marc Larouche expliquer un peu davantage les motoneiges pour les grands rouleurs, là.

M. Larouche (Marc) : Peut-être plus les motoneiges de type «touring», là, qui sont plus confortables, avec des appuie-dos et puis les sièges un peu plus confortables. Mais oui, en effet. Il y a aussi des situations du type les montagnes dans l'Ouest, qui apportent beaucoup de neige, qui font qu'il y a peut-être certains styles de véhicules, là, plus, de neige profonde, qui sont vendus dans l'Ouest du pays versus ici, là.

M. Arcand : Très bien. Maintenant, la question est la suivante, aussi. On vit actuellement dans une période de pandémie, les gens demeurent plus chez eux, voyagent moins. Est-ce que c'est bon pour vos ventes?

M. Borduas (Alexandre) : Je ne vous le cacherais pas que le phénomène du «staycation», étant donné que les gens sont obligés de rester chez eux, a eu un effet positif, dans les derniers mois, chez BRP. Vous avez probablement vu, dans les nouvelles, dans les derniers mois, l'augmentation des ventes au niveau des motomarines, de nos motos trois roues, de nos bateaux. On croit fortement que les skidoos vont également se vendre très bien cette année, étant donné de ce phénomène de «staycation».

M. Arcand : Donc, on peut s'attendre à des croissances importantes... — et j'imagine que vous faites des projections pour les prochaines années — on peut s'attendre à des croissances assez importantes, dans l'industrie de façon générale, pas juste chez BRP, mais dans l'industrie de façon générale, on peut s'attendre à ce qu'il y ait encore plus de motoneiges, plus de VTT, plus de quads, etc., qui vont être utilisés au Québec?

M. Borduas (Alexandre) : Bon, c'est sûr qu'on se souhaite toujours une certaine... une croissance. Mais je vous dirais aussi qu'il y a un certain équilibre qui peut se faire entre les différents véhicules qu'on propose : augmentation des ventes de véhicules côte à côte, diminution possible des ventes de véhicules de type VTT.

Pour ce qui est de la motoneige, c'est plus, effectivement, un marché qui est assez mature, donc on ne s'attend pas non plus à une croissance infinie. Les belles années des motoneiges, c'étaient les années 70 avec, je crois, si je me rappelle bien, plus de 200 manufacturiers de motoneiges à cette période-là. On est loin de ça avec les quatre manufacturiers, actuellement, là.

M. Arcand : Et moi, je reviens à la question que le ministre a posée tout à l'heure, qui était une question, je pense, très intéressante. C'était sur la vitesse. Parce qu'encore une fois vous maintenez, évidemment, la norme du 70 kilomètres à l'heure. Est-ce que la tendance du consommateur, c'est toujours d'avoir des moteurs de plus en plus puissants?
• (17 h 40) •

M. Borduas (Alexandre) : Bien, pas nécessairement, là. Comme indiqué par M. Larouche, un peu plus tôt, il y a également la question de confort, dépendamment du type d'utilisateurs, une grande majorité des utilisateurs québécois cherchent le confort avant tout; consommation d'essence, également, fort importante. Je n'irais pas à dire qu'on cherche systématiquement des machines plus puissantes parce qu'il y a différents types de motoneigistes.

Pour ce qui est... Je ne sais pas si, Marc, tu voulais rajouter quelque chose à ça, mais...

M. Larouche (Marc) : Bien oui, je pourrais rajouter que, dans les derniers deux ans, les nouvelles motorisations pour les skidoos ont été, comme on parlait tout à l'heure, un turbo qui aidait à compenser une perte de

puissance, et puis nous avons remplacé notre plus petit moteur dans notre «lineup» de véhicules. Donc, ce n'est pas toujours à la hausse, là. On travaille pour améliorer les motorisations avec le cc et les HP que nous avons déjà.

M. Arcand : Et enfin sur le plan électrique ou, enfin... Est-ce que vous avez des moteurs hybrides? Est-ce que vous... Ça existe-tu, l'hybride rechargeable, dans ce domaine-là?

M. Borduas (Alexandre) : Encore, pour revenir un peu à la réponse d'un peu plus tôt, c'est sûr que notre... on explore différentes avenues. L'avenue de l'hybride rechargeable, le plus gros problème est dans l'espace. Vous avez vu nos véhicules, la motoneige étant le véhicule avec le plus petit espace, la moto trois roues, peut-être, avec le plus grand espace. Nécessairement, on est un peu limités avec ça, donc on explore toutes les avenues. Mais, bon, l'électrification 100 % semble prendre un peu moins d'espace que l'hybride ou les motorisations hybrides. Mais, comme je disais un peu plus tôt, on explore toutes les avenues, et c'est plutôt... la question, ce n'est pas si on va en électrique, c'est plutôt quand.

M. Arcand : D'accord. Ma question porte sur votre volonté d'avoir... de participer de façon importante au règlement. Ma première question par rapport à ça... J'imagine que, quand vous avez vu le projet de loi n° 71, vous l'avez un peu comparé à ce qui se fait ailleurs, sur les projets de loi qui se font ailleurs. Comment vous caractérisiez ce... Comment vous pouvez caractériser ce projet de loi par rapport aux États américains, par rapport aux autres? Est-ce qu'on est plus exigeants, moins exigeants, à peu près pareils? Comment vous l'évaluez comme tel?

M. Borduas (Alexandre) : Bon, généralement, c'est sûr que la Loi sur les véhicules hors route est, à l'international — moi, je gère surtout l'Amérique du Nord, donc je vais vous donner une réponse pour l'Amérique du Nord — ...est la loi la plus complète, celle qui va définir le plus d'éléments. Parce qu'évidemment, certains États américains, il y a des États mieux organisés que d'autres, où également l'activité du véhicule hors route est moins importante que d'autres ou moins réglementée, par choix. Vous savez, les orientations politiques de certains partis au sud de notre frontière... Donc, pour nous... et la Loi sur les véhicules hors route, c'est la loi la plus complète.

On a eu des discussions avec d'autres juridictions, à l'international, qui s'intéressaient à mettre en place... qui voulaient mettre en place un réseau de sentiers, et la Loi sur les véhicules hors route a toujours été présentée comme étant un exemple des bonnes pratiques pour bien encadrer, là, puis c'est... Ça a été une demande qui a été faite, et on leur a renvoyé un extrait du projet de loi, là... l'extrait de la loi — pardon — à travers le monde, là. On a fait ça à plusieurs reprises.

M. Arcand : Vous voulez, actuellement, être fortement impliqués dans la rédaction du règlement qui va suivre. Qu'est-ce que vous craignez par rapport à la rédaction de ce règlement-là...

M. Borduas (Alexandre) : On n'a pas... on n'a pas de craintes comme telles. C'est que plusieurs éléments du projet de loi actuel, qui renvoient au projet de règlement... On comprend la logique derrière l'écriture d'un projet de règlement qui est plus flexible. Il y a des éléments qui peuvent changer, des éléments qui pourront être ajoutés dans le futur, et de les envoyer dans le règlement nous apparaît également la façon la plus flexible à faire.

Bon, clairement, on a une expertise, puis on a un point de vue manufacturier, et on voudrait que ça soit considéré lorsqu'on écrit un règlement. Donc, on comprend que notre industrie est une industrie assez niche et spécialisée, et nous avons une expérience québécoise. On a beaucoup, beaucoup d'ingénieurs, la plupart de nos ingénieurs sont basés à Valcourt, qui pourront donner leur avis professionnel et technique sur plusieurs éléments. On a également beaucoup de spécialistes, tels que des gens en sécurité de produits, notamment, sur l'équipement, qui peuvent venir en aide aux fonctionnaires du ministère des Transports.

M. Arcand : O.K. Et est-ce que les normes des autres de vos concurrents, je dirais, seraient sensiblement les mêmes que ce que vous recherchez, là, au niveau du règlement? Autrement dit, est-ce que le ministère des Transports devrait aussi consulter vos concurrents?

M. Borduas (Alexandre) : Bien, si je ne m'abuse, on a collaboré avec l'association... là, j'ai juste l'acronyme, là, COHV, qui est l'association canadienne des véhicules hors route, on a collaboré avec eux, et je crois qu'ils ont déposé un mémoire sans nécessairement participer aux consultations particulières. Nous allons continuer la collaboration, je...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois vous interrompre ici parce que nous devons passer à Mme la députée de Mercier.

M. Borduas (Alexandre) : Oh! Parfait.

Mme Ghazal : Très bien. Merci. Merci pour votre présentation. J'ai 2 min 45, je pense, secondes. Donc, si je comprends bien, il n'y a pas de véhicules électriques en ce moment sur les routes du Québec... de motoneiges électriques, en ce moment, il n'y en a pas. De chez vous, il n'y en a pas, mais de... Il y en a?

M. Borduas (Alexandre) : Non. Je ne pourrais pas répondre pour d'autres joueurs, mais ma compréhension, c'est qu'il y a un autre joueur, dans le monde de l'électrique, qui...

Mme Ghazal : Taiga.

M. Borduas (Alexandre) : Exactement. Donc, pour nous, c'est toujours comme je vous disais, on est toujours en train d'évaluer les différentes options. Et on va éventuellement annoncer nos lancements de produits, comme tels, électriques, si on veut vraiment aller de l'avant, là.

Mme Ghazal : Puis moi, je ne connais rien à ce plaisir-là. Est-ce que c'est aussi plaisant de conduire un véhicule... un VHR ou une motoneige électrique qu'à essence pour vos clients? Vous le faites parce que c'est bien vu ou parce que les clients en demandent?

M. Borduas (Alexandre) : Bien... bon, ça fait partie de la réflexion. Clairement, il y a une demande. Il y a clairement une demande à ce type de produits. Malheureusement, personnellement, je n'ai pas eu la chance encore d'essayer nos concepts de véhicules qu'on a annoncés en septembre 2019.

Mme Ghazal : Ni celles des concurrents?

M. Borduas (Alexandre) : Non.

Mme Ghazal : Il y a... Ah oui! Puis est-ce que vous... est-ce que les normes pour les véhicules à essence, les VHR à essence qui seront les plus vendus, les motoneiges, par exemple, ou... est-ce que c'est aussi sévère que... les émissions, là, les particules, que pour les véhicules normaux, à essence? Parce que, même si on parle de l'électrique aujourd'hui, ça va prendre du temps, là, avant de transformer tout le parc des motoneiges en motoneiges électriques. Est-ce que les normes sont aussi sévères que pour les voitures à essence...

M. Borduas (Alexandre) : Je laisserais peut-être Marc...

Mme Ghazal : ...pour les émissions de normes?

M. Borduas (Alexandre) : Oui, je laisserais peut-être Marc Larouche donner en détail un peu les normes qu'on doit suivre, là.

M. Larouche (Marc) : Bien, il faut comprendre que c'est... il y a quand même une complexité, là, dans la comparaison, là, puis notamment au niveau de combien de kilomètres que vous faites avec les véhicules, par année. Donc, ce n'est pas tout à fait, là, pour... C'est difficile, très difficile à comparer, là, notamment au nombre de kilométrages qu'on peut faire.

Mme Ghazal : ...j'entends, c'est que ce n'est pas... ça n'a pas été mis à jour depuis très, très longtemps. Donc, on comprend qu'on s'en va vers l'électrique, mais est-ce que vous serez ouverts, par exemple — je ne sais pas si c'est l'intention du gouvernement — de rendre les normes des émissions de particules des motoneiges à essence plus sévères? Est-ce qu'il y aurait une ouverture de votre part, en attendant que tout le parc devienne électrique? Parce que les voitures sur les routes normales ne le sont pas encore, là, puis ça va prendre des années.

M. Borduas (Alexandre) : Bon, il faut comprendre que les normes par rapport aux particules, ce sont... il y a des normes canadiennes que nous suivons. Effectivement, le gouvernement canadien peut décider de restreindre davantage. On est en discussion toujours pour s'améliorer. Nous, un de nos vecteurs de recherche et développement, c'est d'améliorer pas juste la performance, là, mais également la performance environnementale de nos véhicules. Que ce soit le gouvernement américain ou le gouvernement canadien, on n'a aucun problème.

Mme Ghazal : Parfait. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois vous interrompre ici. Alors, M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Bien, je vais continuer sur la même thématique, parce que ça m'étonne un peu, sachant que, dans le domaine de l'automobile, les leaders dans le domaine ont développé des prototypes, ça fait une vingtaine d'années, une quinzaine d'années. Leaders dans votre domaine, des véhicules hors route, comment se fait-il que ça date de l'année passée seulement que vous commencez à penser à réfléchir à développer quelque chose qui serait davantage vert ou qui soit plus sain pour l'environnement?

• (17 h 50) •

M. Borduas (Alexandre) : Je dois peut-être faire une petite nuance. C'est qu'on a annoncé notre intention formelle d'explorer l'électrique. Par contre, notamment avec les travaux du Centre des technologies avancées, avec l'Université de Sherbrooke, et les travaux qu'on fait à Valcourt depuis plusieurs années, ça fait presque 10 ans, c'est un peu plus que 10 ans, qu'on explore différentes options, que ce soient les hybrides rechargeables ou que ce soit l'électrique. Ça fait longtemps qu'on explore.

Il faut comprendre, par contre, qu'un véhicule... et les gens sont toujours un peu surpris, un véhicule hors route, en général, c'est assez difficile de l'électrifier. Ce n'est pas simplement de prendre la technologie, par exemple,

automobile et de la transférer dans un véhicule hors route. Un véhicule hors route est sujet à des chocs assez importants, est sujet à tous les éléments, neige, froid, boue, là, désolé du terme, eau. Et on doit retrouver ce juste milieu entre la performance, et la sécurité, et... là, j'ai juste le terme en anglais, je m'en excuse, mais le «range anxiety», donc le nombre de kilomètres qu'on peut... avec lequel on peut parcourir, le véhicule électrique. Il faut aussi comprendre qu'il y a des différences au niveau de la température, qui peut avoir un impact sur la performance.

M. Arseneau : Donc, pour résumer ce que vous nous dites, c'est que c'est plus complexe que pour les voitures. C'est ça? Ce qui expliquerait le retard.

M. Borduas (Alexandre) : C'est un niveau supplémentaire de complexité pour notre industrie, oui.

M. Arseneau : Maintenant, je voudrais juste revenir sur une suggestion que nous a faite le club quad, ce matin, concernant l'âge minimal pour conduire un véhicule hors route. On parlait de rabaisser ça à 14 ans puis on semblait dire que des véhicules... les accidents qu'on voit aujourd'hui, par les jeunes, c'est parce qu'ils utilisent des véhicules qui sont plus gros que désiré. Est-ce que vous avez une gamme de véhicules qui serait adaptée pour une clientèle de 14 à 16 ans? Et est-ce que ça existe déjà? Est-ce que c'est un marché à développer?

M. Borduas (Alexandre) : Le seul véhicule, actuellement, que BRP... et je parle juste pour BRP ici, c'est les VTT ou les quatre-roues, communément appelés, qui ont, je crois, si je ne m'abuse, six, 10, 12 et 14 ans. Les critères pour définir ces âges-là ne sont pas juste pour l'âge, c'est la masse. Parce que, ces véhicules-là, il faut comprendre que la masse est très importante, donc, la masse et également le développement intellectuel. Donc, il faut comprendre que plus qu'on avance dans l'âge, plus que les véhicules peuvent être puissants.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, je vous remercie, c'est tout le temps que nous avons. Donc, je vous remercie pour votre contribution à nos travaux.

La commission ajourne ses travaux au mercredi 11 novembre, après les affaires courantes. Bonne soirée, merci.

(Fin de la séance à 17 h 52)