



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 11 novembre 2020 — Vol. 45 N° 85

Consultations particulières sur le projet de loi n° 71 — Loi
sur les véhicules hors route (2)

**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 mercredi 11 novembre 2020 — Vol. 45 N° 85

Table des matières

Auditions (suite)	1
Club de motoneige Le Petit Sentier Saint-Émile inc.	1
Union des producteurs agricoles (UPA)	9
Fédération des pourvoires du Québec inc. (FPQ)	16
Mémoires déposés	23

Intervenants

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

M. François Bonnardel
M. Claude Reid
M. Pierre Arcand
Mme Ruba Ghazal
M. Joël Arseneau
Mme Francine Charbonneau

- * M. Mathieu Laplante-Bélanger, Club de motoneige Le Petit Sentier Saint-Émile inc.
- * M. Martin Caron, UPA
- * Mme Isabelle Bouffard, idem
- * M. Marc Plourde, FPQ
- * M. Dominic Dugré, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 11 novembre 2020 — Vol. 45 N° 85

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 71 — Loi
sur les véhicules hors route (2)**

(Onze heures quarante et une 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) : 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. Campeau (Bourget) et M. Caron (Portneuf).

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Merci. Cet avant-midi, nous entendrons le Club de motoneige Le Petit Sentier de Saint-Émilie et l'Union des producteurs agricoles.

Auditions (suite)

Je souhaite maintenant la bienvenue à M. Mathieu Laplante-Bélanger, qui est vice-président du Club de motoneige Le Petit Sentier de Saint-Émile. Donc, je vous rappelle... Bonjour, M..

Club de motoneige Le Petit Sentier Saint-Émile inc.

(Visioconférence)

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Bonjour.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour faire votre exposé, et par la suite nous allons procéder à la période d'échange avec les différents groupes parlementaires. Donc, la parole est à vous.

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Parfait. Bonjour, tout le monde. Bon jour du Souvenir, en passant. Mon nom, c'est Mathieu Laplante-Bélanger. Je suis vice-président et gestionnaire du Club de motoneige Le Petit Sentier depuis 10 ans. C'est un club 100 % bénévole, on n'a aucun employé rémunéré. Donc, le mémoire que je vous offre aujourd'hui est 100 % bénévole également.

Je suis agent de surveillance de sentiers depuis plus de 10 ans également, dans la motoneige. Et comme travail, comme emploi, je suis policier depuis neuf ans pour le Service de police de la ville de Québec. Et, dans le cadre de mes fonctions, mais toujours à titre de bénévole, par contre, j'aide à l'application de la Loi sur les véhicules hors route avec les agents de surveillance de sentiers. Je les accompagne dans le processus judiciaire, que ça soit en intervention hors route jusqu'au témoignage devant le tribunal.

Je suis content, aujourd'hui, que la commission nous offre la possibilité, en tant que bénévoles, parce qu'on sait que les bénévoles sont beaucoup impliqués, hein, dans la Loi sur les véhicules hors route... donc, je suis content que la commission nous offre la possibilité de nous exprimer à titre de bénévoles. Et, du même coup, on est très satisfaits du projet de loi n° 71. On avait fait un mémoire, en novembre 2018, et on se rend compte que 80 %, 90 % des recommandations qu'on avait effectuées se retrouvent dans le projet de loi n° 71. Donc, pour nous, on accueille très favorablement le projet de loi.

Aujourd'hui, je vais me concentrer principalement sur les articles de loi qu'on veut bonifier. Puis ce n'est pas parce qu'on parle de ces articles de loi qu'on n'est pas d'accord, au contraire, on veut juste les rendre encore plus solides et fermer ou ouvrir des portes, selon le cas. Mon mémoire se veut très... il se veut très concret, très spécifique dans l'application du véhicule hors route. On ratisse beaucoup moins large que, peut-être, les autres organisations qui m'ont précédé, d'où la valeur de notre présence aujourd'hui, je pense.

Donc, je veux saluer, premièrement, l'arrivée du permis de conduire, hein, avec toutes les conditions qui s'y rattachent, parce que, pour nous, ça n'avait aucun sens que des gens circulent dans les sentiers de motoneige avec la signalisation routière, sans avoir les connaissances au préalable. On est heureux aussi d'apprendre qu'il y a certains pouvoirs des

agents de surveillance de sentiers qui ont été augmentés. Donc, pour nous, on est satisfaits. Je vais quand même me concentrer sur les articles puis je vais y aller rondement, parce que je sais que je n'ai pas beaucoup de temps.

Donc, l'article 34, au niveau de la consommation de boissons alcooliques, ici, on parle de conducteur et de passager, et on sait qu'un conducteur ça implique une motoneige en mouvement, et on parle de l'article... on parle de consommer une boisson alcoolique. Je n'ai pas vu souvent des conducteurs en mouvement sur une motoneige consommer une boisson alcoolique en même temps. Je remplacerais tout simplement «conducteur» et «passager» par «occupant», donc ça inclut les véhicules immobiles. Et on sait que 60 % des accidents mortels impliquent de l'alcool. Si on veut un peu plus de punch à la loi, on pourrait même rajouter d'avoir un récipient débouché contenant de l'alcool.

L'article 36, en lien avec l'article 60, l'Union des municipalités en ont fait part, mais je voulais plus de précision sur les personnes exerçant des fonctions en lien avec la sécurité. Parce que j'imaginerais une personne s'autodécider, là... agir en lien avec la sécurité, ou une organisation, exemple, une compagnie de remorquage mentionnant que, oui, mais il y a une motoneige qui bloque le sentier, il y a un motoneigiste qui a peut-être besoin d'aide. Donc, pour moi, c'est un impératif de sécurité. Ou un organisme de recherche et sauvetage qui ne serait pas vraiment organisé, qui déciderait d'intervenir sur le territoire d'une municipalité sans l'autorisation du gouvernement ou d'une municipalité. Ça fait que je mettrais... ajouter les fonctions qui sont officielles ou des fonctions qui sont autorisées en lien avec la sécurité.

Article 44, chargement sécuritaire, on parle des personnes... que le chargement sécuritaire doit être sécuritaire, justement, pour les personnes à bord. J'enlèverais le «à bord». C'est pour les personnes, tout court. Ça peut être des piétons dans les sentiers, ça peut être la motoneige qui circule en sens inverse, tout simplement.

L'article 60, l'utilisation des gyrophares, je rajouterais la couleur blanche, parce qu'on sait que les ambulanciers, les corps policiers utilisent la couleur blanche, ça fait que je le mettrais également dans la Loi sur les véhicules hors route. Et finalement, au paragraphe 4°, on demande aux agents de sentiers et aux policiers d'actionner leurs gyrophares juste dans l'exercice de leurs fonctions. Bien, je mettrais tous ceux qui ont été nommés, tout simplement, dans l'article 60, tous ceux... toutes ces personnes-là doivent utiliser, là, leurs gyrophares dans l'exercice de leurs fonctions.

L'article 61, on parle d'une infraction de freinage ou, peu importe, le système d'échappement. On pourrait... Les agents policiers pourraient retenir «aux frais du propriétaire jusqu'à ce que la situation ait été corrigée», je me pose des questions sur, concrètement, comment ça va être applicable, étant donné qu'une fourrière municipale, ce n'est pas un garage. Et comment, concrètement, on peut prévoir un mécanisme à obliger la personne à se conformer? C'est des questions que je me posais.

L'article 62, avertisseur sonore. Je sais qu'on parle du klaxon. Dans la loi, on ne fait pas mention de sirènes. Puis, pour l'avoir constaté, même des agents de sentiers... J'ai déjà vu des compagnies de remorquage avoir des sirènes dans les véhicules hors route. Donc, j'aimerais ça qu'on précise peut-être, dans la loi, si c'est autorisé ou non, et, si oui, avec quelles restrictions.

L'article 63, très, très gros article sur les systèmes d'échappement. Je l'ai lu, puis tout ça, puis ça serait difficile d'en mettre plus, parce que je sais que le projet de loi, là, n° 71, je sais qu'il met beaucoup d'emphasis là-dessus. Malgré tout, concrètement, dans le sentier, c'est une infraction qui est excessivement difficile à appliquer pour plusieurs raisons. C'est lorsqu'on est rendu devant le tribunal que ça devient compliqué d'apporter une preuve hors de tout doute. Parce qu'on sait que ça existe, hein, dans le Règlement sur la motoneige, on parle de 82 décibels, sauf qu'on n'a pas de sonomètre pour appliquer cette réglementation-là. On sait qu'elle existe du côté des motos, sur le chemin public, mais pas du côté des motoneiges.

On sait également que les motoneiges, on parle beaucoup des bruits, des bruits que ça émet lorsque le système d'échappement est modifié. Effectivement que c'est une problématique majeure pour les clubs. Moi, je suis un club urbain, ça fait que, pour moi, c'est encore plus important, les systèmes d'échappement, parce que, si je perds un droit de passage en pleine ville, en ce moment, ce serait difficile pour moi de refaire un sentier. Mais on oublie de parler des rejets d'hydrocarbure, également. Un système d'échappement qui est modifié, on ne connaît pas puis on ne peut pas... c'est difficile pour nous de prouver qu'il y a plus de rejets d'hydrocarbures. Une façon de faire, par exemple, ce serait d'insérer une broche.

Ça m'amène à une autre de mes recommandations. Présentement, à l'École nationale de police du Québec, il n'y a pas de formation qui est offerte au niveau des vérifications des systèmes d'échappement. Puis je pense que ce serait la clé du succès, d'avoir une première formation pour les agents de sentiers qui seraient les plus motivés ou les policiers en devoir. Puis clairement cette formation-là serait redistribuée à l'ensemble du Québec. Pour nous, je pense que ça serait une idée... une solution qui serait réaliste. On veut l'appliquer, cette loi-là, parce que... Cet article de loi là, je pense, c'est un des plus importants, à mon niveau à moi, au niveau de la Loi sur les véhicules hors route. D'augmenter les amendes au maximum, c'est sûr que je comprends qu'il faut faire une balance, là, entre le montant des amendes et l'infraction. Mais, pour nous, cette infraction-là, c'est tellement grave, ça nous fait perdre des droits de passage puis ça devient extrêmement dispendieux.

• (11 h 50) •

Il existe également une norme, au fédéral, qui ne s'applique pas en droit canadien. Puis dans une décision de la cour municipale de Québec, le juge mentionnait que ce serait peut-être bien que le gouvernement provincial vérifie avec le gouvernement fédéral s'il y aurait moyen de la réactiver, cette loi-là. C'est une norme qui nous permettrait de s'assurer que le système d'échappement est conforme aux normes des rejets d'hydrocarbures et du bruit. Puis c'est une norme qui est assez facile pour les agents de sentiers, du moins, ça met un peu plus de... dans l'élaboration de la preuve, c'est un élément qui est plus facile à démontrer. C'est une espèce d'embossure sur le système d'échappement SSCC, avec le nom du fabricant. Pour nous, ça serait une autre mesure qui pourrait être intégrée, par exemple, dans le Règlement sur les véhicules hors route.

L'article 75. Il me reste 1 min 30 s, là. L'article 75, assez important, on parle des heures de circuler des agents de surveillance de sentiers et des policiers. En fait, ces agents-là ne pourraient pas circuler en dehors des heures, sauf s'il y a urgence. Moi, je l'enlèverais, parce qu'il y a des opérations qui vont se faire la nuit pour appliquer ce règlement-là, même s'il n'y a pas de situation d'urgence, et une situation banale qui peut arriver à 10 ou 11 heures le soir — une intervention est toujours plus longue en sentier — pourrait se terminer à 2 heures du matin. Donc, le temps, pour l'agent de surveillance de sentiers, de revenir à la maison, il faudrait que lui soit mentalement certain qu'il est en pleine légalité.

Et, dans ma dernière minute, je voulais parler de l'article 97 concernant le pouvoir des agents de surveillance de sentiers. À notre niveau, on ne voit vraiment pas, mais vraiment pas l'intérêt de faire une différence entre les pouvoirs des agents qui sont locaux et les agents qui sont fédérés. Pourquoi? Parce que c'est les agents de surveillance de sentiers locaux, hein, qui connaissent très bien leurs propriétaires, qui connaissent la région, qui connaissent les problématiques du secteur, qui connaissent les délimitations des terrains des propriétaires et qui connaissent... et qui interviennent avec les différentes municipalités. Donc, pour nous, faire une différence entre un agent local et un agent fédéré, je ne vois pas l'intérêt pour l'instant.

Finalement, je terminerais avec mon 15 secondes qu'il me reste. Le paragraphe 2°, là, se rendre au lieu où circule une motoneige, c'est très large. Je me demande si on ne devrait pas juste baliser pour... dans les cinq secondes qu'il me reste, là, avec «près d'un sentier» ou «en lien avec la problématique d'un club».

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup, M. Laplante-Bélanger. Donc, merci pour votre exposé. Vous étiez bien sur le temps, vous suiviez votre temps. Bravo. Donc, nous allons maintenant commencer la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. M. Laplante-Bélanger, bravo, félicitations d'avoir préparé un mémoire aussi... bien, imposant, oui, dans une certaine mesure, mais qui nous donne pas mal d'outils, là, pour peaufiner, sinon améliorer certains articles. Je vous félicite, au-delà des fédérations qu'on est habitués de parler, là, d'avoir... un club comme vous, là, bénévole, vous l'avez bien mentionné tantôt, 100 %, là, d'avoir pris le temps de faire ce mémoire, pour moi, c'est très, très, très bien. C'est non négligeable, là, vous êtes bénévole, vous êtes impliqué dans le club, vous êtes policier en même temps.

Puis, vous l'avez mentionné, puis je pense que vous m'écoutez depuis le début, là, l'article 63, qui est la problématique des tuyaux d'échappement, vous savez jusqu'à quel point, pour moi, ça, c'est un des points majeurs — bien, majeurs... oui — de la loi. Parce que la nuisance, le bruit, le fait que 10 %, 20 % des motoneigistes modifient leurs tuyaux d'échappement, puis là je dis «motoneigistes», là, mais autant aussi du côté des VTT, là, être capable... Puis là, bien, vous êtes un agent de surveillance, en même temps, puis là vous m'avez mis... cas de jurisprudence, on va le dire ainsi, une cause, là, dans vos documents, puis je veux bien comprendre.

Présentement, vous n'êtes pas outillés, en réalité, là, ce qu'on a présentement dans la loi, vous n'êtes pas assez outillés puis vous n'êtes pas capables d'appliquer, même au Code de la sécurité routière, ce que nous devrions faire en sentier. Puis là vous nous demandez que la norme... qu'il y ait une norme spécifique qui soit appliquée... qui soit appliquée, non, qui soit inscrite dans la loi — c'est bien ça — pour être capable de donner un outil additionnel.

Donnez-moi un peu les deux, trois outils principaux qu'on doit mettre ou qu'on doit tenir en considération pour être capables de vous donner à vous, là... puis, en plus, l'expérience de policier que vous avez, là. Parce que, moi, des cas de jurisprudence comme ça, je veux être capable de vous donner des outils. Puis dites-vous une chose, là, on a été en communication, puis on va l'être encore, avec la Sûreté du Québec, après l'adoption de la loi, pour être capables de s'assurer qu'on a un cadre qui va vous donner des outils, autant aux agents qu'aux agents spécialisés, là, qui ont été formés à l'École nationale de police, là.

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Au niveau de l'application de la loi, là, lorsqu'on touche... lorsque ça touche les systèmes d'échappement, que ça soit au Code de la sécurité routière ou la Loi sur les véhicules hors route, habituellement, un policier va avoir une formation spécialisée à l'École nationale de police, parce que ça touche un peu la mécanique interne d'un système d'échappement. Puis ce n'est pas tous les policiers puis ce n'est surtout pas tous les agents de surveillance de sentiers qui ont cette formation-là.

Lorsqu'on parle de la Loi sur les véhicules hors route, présentement, à l'École nationale de police du Québec, il n'y a aucune formation qui est offerte aux policiers puis aux agents de surveillance de sentiers. Puis je pense qu'on a beau mettre beaucoup d'efforts sur la rédaction d'un article de loi, s'il n'y a pas de formation qui est offerte à ces agents-là, ça va être difficile pour nous de faire une preuve solide lorsqu'on va l'expliquer devant un tribunal. Parce que c'est bien beau avoir les motifs raisonnables, là, mais c'est de le prouver hors de tout doute qui devient un peu la difficulté qui est plus complexe, parce qu'il existe des normes de décibels, on ne peut pas vraiment l'appliquer.

Puis, lorsque vous m'avez posé la question au niveau des normes fédérales, là, SSCC, c'est une norme qui existait du côté fédéral, puis, en ce moment, j'ai fait des recherches puis ni Transports Canada ni Environnement Canada ne sont capables de m'expliquer le pourquoi cette norme-là ne s'applique plus en droit canadien depuis pas longtemps. Si on avait accès à cette norme-là, ce que ça fait, c'est que, concrètement parlant, là... C'est que, sur un système d'échappement, c'est inscrit «SSCC», avec la marque du fabricant, BRP. Bien, en partant, on sait que ça veut dire que ce système d'échappement là respecte les normes fédérales, en fait de rejets d'hydrocarbures et de bruit. C'est sûr, vous allez me dire : Oui, mais ils peuvent vider l'intérieur. Effectivement, mais ça, ça va avec d'autres vérifications qui... la broche, par exemple. Sauf que l'utilisation d'une broche dans un système d'échappement, ça prend une formation.

M. Bonnardel : Mais cette norme, là, Snowmobile Exhaust System... ou celle que vous venez de nommer, elle est déjà inscrite sur le tuyau d'échappement, c'est juste qu'elle n'est pas reconnue?

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Exactement. Nous, ce qu'on constate, les fabricants continuent à respecter cette norme-là, mais elle n'est plus reconnue en droit canadien.

M. Bonnardel : Là vous croyez que, nous, si on le met dans la loi, les juges, au Québec, vont tenir ou prendre en considération qu'avec la norme qui est sur... Que ce soit un tuyau d'échappement Artic Cat, Polaris, BRP, cette norme est encore nationale, je peux le dire ainsi, nationale, tous les manufacturiers la mettent, cette norme?

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Je pense que là, ça vient un niveau d'un juriste, là, ça dépasse un peu mes connaissances, là, au niveau juridique. Mais je pense qu'avant tout il faudrait peut-être que ça soit valide au fédéral, avant que ça soit valide au Québec, mais sous toutes réserves.

M. Bonnardel : O.K. O.K. O.K. Parce que, présentement, sur la route, vous êtes policier, le sonomètre, vous ne l'utilisez... (panne de son) ...truc de métal que vous rentrez dans le tuyau d'échappement pour signifier à un automobiliste que son tuyau est modifié, c'est ça, hein?

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Bien, le sonomètre va être utilisé surtout par les motos, mais je ne suis pas qualifié, là, puis je n'applique pas vraiment cet article de loi. Je ne suis pas formé à l'école nationale.

M. Bonnardel : O.K. O.K. Parlez-moi un petit peu du... J'ai parlé à quelques clubs, dans les derniers jours, certains m'ont soulevé des interrogations. La majorité... bien oui, la majorité sont satisfaits de la loi. Mais, pour vous, présentement, la première réaction que vous avez eue, avec ceux qui vous donnent des droits de passage, les agriculteurs, exemple, est-ce que vous avez eu des interrogations ou certains qui ont soulevé le fait que, ah! bien, moi, là, points d'inaptitude appliqués sur la loi, maintenant, je n'embarque plus, je t'enlève mon droit de passage? Quelle a été la réaction des gens vis-à-vis la loi? Est-ce que vous avez eu peur de perdre des droits ou pas du tout?

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : ...club urbain, ça fait que les droits de passage se font sur plein de petits terrains, c'est une autre réalité, hein? Ça fait que la relation qu'on a avec les propriétaires terriens, en ville, n'est peut-être pas la même qu'on a en campagne. Pour nous, ça n'a pas été un enjeu ou un facteur d'ajouter ou non des points d'inaptitude. Je pense que des points d'inaptitude, une personne qui aurait beaucoup d'argent, ça pourrait autant l'affecter qu'une personne qui a moins d'argent. Ça fait que c'est un peu plus équitable, peut-être, au niveau de l'application de la loi.

M. Bonnardel : Dans un milieu urbain, là, du côté des milliers de poursuites, et tout ça, vous n'avez pas eu d'interrogation ou de situation, avec ceux qui vous donnent des droits de passage ou autres, là, qui pourrait nous amener à améliorer les articles de loi, présentement, là? Vous trouvez que c'est un équilibre qui est adéquat?

• (12 heures) •

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : On n'en fait pas part dans notre mémoire, au niveau des droits de passage, on laissait surtout la fédération des clubs en parler. Néanmoins, de ce que je comprends, c'est que ça touche principalement, je pense, le sentier Trans-Québec, hein, interrégional. Puis on sait qu'il y a énormément, dans la région de Québec, de sentiers régionaux, hein, qui partent de Québec, mais ils vont tout de même jusqu'à l'Étape. Puis je comprends que ce sentier-là ne serait pas nécessairement protégé. C'est le questionnement que j'avais par rapport à ça, mais je n'ai pas... je ne l'ai pas mis dans mon mémoire par rapport à ça. Je n'ai pas assez étudié la question, je vous dirais.

M. Bonnardel : Puis, regardez, certaines fédérations nous demandent de baisser l'âge, qui est... de le ramener à 14 ans. Vous, comme policier, comme membre du club mais surtout dirigeant du club, trouvez-vous que c'est une bonne idée de faire... de demander une formation aux jeunes de 16, 17 ans, comme on souhaite la faire?

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Nous, ce qu'on pense, c'est que 16 ans, c'est l'âge limite pour conduire une motoneige dans un sentier fédéré. Je sais que l'association des clubs quads avait des bons points en disant que, de les former plus de bonne heure, ça serait bon pour le futur. Peut-être qu'on pourrait les former plus de bonne heure, sans les autoriser à entrer sur un sentier fédéré, mais de les laisser quand même sur un terrain privé.

M. Bonnardel : O.K. Merci. Je laisse la parole à mes collègues.

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Merci, monsieur.

La Présidente (Mme Grondin) : ...

M. Reid : ...merci pour votre mémoire. Je me joins au ministre, en fait, c'est un très bon document, vous avez travaillé très fort pour le réaliser. Moi, je vous amènerais, en fait, sur... Vous êtes agent de la paix, vous avez une longue expérience, en fait, en matière d'intervention. D'une certaine façon, c'est votre métier au quotidien. Qu'en

est-il des interventions sur le terrain avec les agents qui sont en place pour la surveillance des sentiers? D'une part, est-ce qu'il y a un niveau de délinquance qui est plus élevé que ce qu'on entend? Puis, en termes d'intervention, est-ce qu'on pourrait en faire plus ou ce qui est actuellement en place est adéquat?

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Au niveau de la délinquance dans les sentiers, là, c'est relatif à qu'est-ce que, pour vous, la définition de délinquance, là. Est-ce que c'est juste d'avoir commis une infraction ou c'est d'y aller du côté du Code criminel?

M. Reid : Bien, en fait, en termes de vitesse, en termes de... notamment.

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Nous, ce qu'on constate, c'est que la vitesse en milieu urbain est quand même bien contrôlée. C'est sûr que les agents de surveillance de sentiers, par contre, ne font pas de vérification au niveau de la vitesse, c'est vraiment les policiers.

Puis ce qu'on constate au niveau de... Je vais parler au niveau de la ville de Québec. En tant que gestionnaire de mon club, là, qu'est-ce que je remarque des autorités, c'est qu'ils vont quand même effectuer des vérifications sur la vitesse, pas dans des trappes, là, ils vont vérifier où c'est que les droits de passage sont fragiles, aux endroits où on circule à 30 ou aux 50 mètres des habitations. Ça fait que, là-dessus, on constate que... Parce que ça serait assez facile de faire des vérifications, hein, des corps de police, dans des trappes à tickets, quand c'est un champ qui est des kilomètres de large, avec le sentier qui est un kilomètre de large, où c'est qu'on sait clairement que les gens dépassent un petit peu, là, la limite de vitesse.

Par rapport... Puis votre autre question, c'était par rapport aux agents de sentier, là?

M. Reid : Oui, en fait, s'il y avait les mesures. Mais là je vais juste laisser le ministre, je pense qu'il voulait vous poser une dernière question. Comme il ne reste pas beaucoup de temps, je vais lui passer la rondelle.

M. Bonnardel : ...la réponse, s'il reste du temps pour mon collègue, mais je veux revenir sur le tuyau d'échappement. Puis là c'est parce que vous êtes policier puis agent de surveillance, là. Y a-tu des éléments factuels que l'on pourrait mettre, comme présomption, présomption pour établir qu'il y a eu des modifications du système d'échappement, donc des éléments factuels que vous, vous voyez, là, quand vous êtes... bien, au-delà du bruit, là, au-delà du bruit? Vous êtes capable, tu ouvres le capot, tu dis : Bon, bien, ça, ça a été modifié. Question : Êtes-vous capable de me donner des éléments factuels, là, qui pourraient nous aider?

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : C'est difficile à dire. Ce qu'on pourrait dire : Aussitôt que ce n'est plus lui d'origine, on pense que les normes d'hydrocarbures ne sont plus respectées, là. Mais, vite comme ça, il y aurait matière à réflexion là-dessus. Il faudrait y réfléchir parce que ce n'est pas une question facile que vous me posez là.

M. Bonnardel : Non, mais, avec votre expérience, je pensais être capable, peut-être, d'avoir une ou deux réponses, mais je comprends, là. Si vous les avez puis vous les étudiez, vous m'envoyez tout ça.

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Oui, certainement.

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

M. Reid : Bien, écoutez, merci. Je pensais qu'on avait écoulé notre temps. Bien, en fait, pour revenir, tantôt, c'est... on parlait de délinquance, mais en termes d'interventions sur le terrain, vous êtes outillés, est-ce qu'il y a assez de... donc, bien outillés pour faire les interventions requises? Là, je fais le lien avec votre travail d'agent de la paix puis agent de surveillance sur les sentiers.

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Nos agents de surveillance de sentiers, c'est peut-être au niveau de la formation qu'il y aurait peut-être... qu'il y a un manque à gagner présentement. On sait que la fédération quads les forme ou forme une certaine catégorie à l'École nationale de police du Québec. Clairement, la formation doit donner un impact positif, là, dans l'application de la loi.

Du côté de la motoneige, présentement, c'est une formation théorique qui est très sommaire, là, puis peut-être qu'on aurait intérêt à peut-être normaliser la formation, la rendre un petit peu plus poussée. À ce niveau-là, peut-être qu'il manquerait un petit peu de formation. Puis c'est sûr qu'au niveau des systèmes d'échappement, il y a peut-être une formation supplémentaire qu'on ne mettrait pas avec la formation de base, là.

Puis, sinon, dans les sentiers, ce que j'observe, c'est le professionnalisme des agents de surveillance de sentiers. Vraiment, pour moi, je ne vois pas d'écart marqué, là, entre un policier puis un agent de sentiers dans le service à la clientèle.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup, M. Laplante-Bélanger. Merci. Merci. Désolée de vous couper, mais nous allons poursuivre avec l'opposition officielle. Donc, M. le député de Mont-Royal—Outremont.

M. Arcand : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. Laplante-Bélanger.

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Bonjour.

M. Arcand : Un plaisir de vous avoir, et il n'y a rien de mieux que d'avoir quelqu'un qui connaît pas mal le dossier de façon générale et qui sait un peu ce qui se passe sur le terrain. Je voulais poursuivre un peu dans le même sens que le député tout à l'heure et parler, justement, de l'applicabilité de la loi, parce que je pense que c'est un élément important.

Vous avez dit : Écoutez, il ne devrait pas y avoir trop de différence de pouvoirs au niveau des agents de surveillance. Vous qui êtes policier et qui connaissez passablement tout ce milieu-là, qu'est-ce que vous pensez de l'applicabilité de la loi? Est-ce qu'on doit en faire plus? Est-ce qu'il y a quelque chose dans la loi qu'on pourrait mettre qui ferait en sorte que ce serait plus facile de l'appliquer? Est-ce qu'en termes, également, de budget, ça va en prendre plus? Parce qu'à partir du moment où on fait des lois, bien, il faut s'assurer également qu'elles soient appliquées de façon efficace. Si vous pouviez me donner un petit peu votre opinion là-dessus ou ce que vous voyez actuellement.

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Bien, en ce moment, ce que je constate, c'est que le cadre juridique, là, de la Loi sur les véhicules hors route, ça donne quand même des bons outils, des bons pouvoirs, pour un agent de surveillance de sentiers, d'intervenir dans les sentiers. Tu sais, puisque, maintenant, le permis de conduire est devenu obligatoire, bien, l'agent de surveillance de sentiers pourra maintenant l'exiger. Avant, il pouvait le demander, il pouvait demander une carte d'assurance maladie, mais on n'avait pas l'adresse, puis c'était plus compliqué, peut-être, pour intervenir au niveau des agents de surveillance de sentiers. Maintenant, pour appliquer la loi, le fait d'exiger un permis de conduire, c'est déjà bien.

Maintenant, l'autre problématique qu'on avait, c'était qu'avant, un sentier, s'il y avait une intervention à effectuer à deux mètres du sentier, dans la poudreuse, le gars, il prenait une pause à l'extérieur du sentier... puis qu'il n'avait pas de droit d'accès, ou qu'il n'avait pas d'assurance, ou qu'il n'était pas conforme à la loi, les agents de sentiers n'avaient pas le pouvoir d'intervenir à l'extérieur du sentier. Maintenant, la nouvelle loi offre ce pouvoir-là aux agents de sentiers. De ce que je remarque, également, il y a eu des... l'agent de surveillance pourra maintenant inspecter un casque, parce que, des fois, c'était presque des casques de vélo, qu'on a déjà vus.

Donc, dans l'ensemble, je remarque que les agents de surveillance de sentiers ont eu des pouvoirs augmentés, mais sans rentrer dans le travail du policier. Tu sais, malgré que les agents sont des fonctionnaires chargés de l'application d'une loi, entre guillemets, oui, en vertu du Code de procédure pénale, bien, on ne leur permet pas de procéder à des arrestations, à des détentions ou à des perquisitions, ce qui les mettrait en danger. Parce qu'on sait qu'une intervention dans un sentier est beaucoup plus dangereuse, là, ou a plus de dangers qu'une intervention dans la rue. On est dans le bois. Des fois, ils sont deux agents de surveillance des sentiers, ils sont deux motoneigistes.

Donc, je pense qu'il y a une bonne balance entre les pouvoirs qui ont été octroyés puis maintenir un peu le caractère sécuritaire des interventions des agents de surveillance de sentiers.

M. Arcand : Et l'expérience que vous avez actuellement démontre quoi? Quand vous avez quelqu'un, par exemple, sur un sentier, qui a un problème soit d'alcool ou autres, qui est même un peu agressif, etc., comment ça se passe? Est-ce que l'agent de surveillance, à ce moment-là, appelle la Sûreté du Québec ou la police municipale, dans certains cas? Comment ça se passe exactement?

• (12 h 10) •

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : On ne demande pas aux agents de surveillance de sentiers, à aucun moment, de s'interposer physiquement avec une personne agressive. Dans le cas d'une non-collaboration, on a le choix soit d'abandonner l'intervention ou de faire appel aux policiers. C'est, en ce moment, en tout cas, nous, la politique qu'on a au club de motoneige. Puis au niveau de l'alcool, là, on parle un peu du Code de la sécurité routière, on parle du Code criminel, les agents de surveillance de sentiers, pour l'instant... Je ne suis pas convaincu qu'on va aller dans cette voie-là pour l'instant, à part appeler la police, comme un citoyen le ferait en temps ordinaire.

M. Arcand : O.K., O.K. Mais, en général, lorsqu'ils décident, par exemple, de faire appel aux services policiers, est-ce que la réponse est rapide? Est-ce qu'il y a assez de gens? Est-ce qu'il y a... c'est efficace, actuellement? Parce qu'à partir du moment, encore une fois, où on met plus de normes et on encadre plus, il faut quand même être en mesure de respecter la loi. Est-ce qu'il y a des choses qui vous apparaissent plus importantes à faire de ce côté-là?

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : C'est sûr que, lorsqu'on intervient en milieu municipal, on a un service peut-être plus rapide de la part des policiers. En milieu rural, on a un service qui est moins rapide. Ça va être difficile, je pense, d'améliorer les choses. On sait qu'il n'y a pas toujours des policiers en motoneige non plus dans les sentiers, hein, des fois, on n'est pas toujours près d'une rue. Donc, c'est ça, ça va être des... c'est des stratégies d'intervention qui sont différentes, d'une place à l'autre, puis en sachant très bien que la police ne sera pas toujours là pour venir nous aider.

M. Arcand : Essentiellement, c'est qu'au niveau de l'intervention, éventuellement, cette loi-là devrait, éventuellement, être accompagnée d'un certain budget pour permettre, particulièrement dans le cas de la SQ, là, d'être plus présente sur les sentiers de motoneige. C'est un peu ça que vous me dites?

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Bien, c'est sûr que ça serait juste meilleur pour nos agents, parce que présentement, à la ville de Québec, on est assez choyés d'avoir une escouade de motos puis on les voit fréquemment.

Du côté de la Sûreté du Québec, c'est plus difficile, peut-être, d'observer la présence, mais ils ont tellement de territoire à couvrir qu'en même temps on ne peut pas... ils ne peuvent pas réaliser des miracles non plus. Mais c'est sûr qu'un ajout d'effectifs dans les sentiers ça ne peut pas nuire, au contraire, au contraire.

M. Arcand : Vous avez parlé, actuellement, de formation, de sonomètres et de lutte contre le bruit excessif. On en a parlé tout à l'heure. Premièrement, une des questions que j'ai depuis le début et sur laquelle on se pose constamment, c'est évidemment toute la question de la modification, là, qu'on donne aux systèmes d'échappement. Et hier je posais la question à plusieurs intervenants à propos, justement, de ça, et la question était essentiellement : Est-ce qu'il y a des cas où modifier un système d'échappement, c'est une bonne chose? Parce que tout ce qu'on a entendu, c'est que c'est passablement négatif. Et la réponse qu'on m'a donnée, ça a été de dire : Bien, quand il y a des événements, des courses, dans un lieu très encadré, à ce moment-là, bien, ce n'est pas grave d'avoir ce genre de système là.

Et la question qui revient toujours, c'est de dire : Est-ce qu'on ne devrait pas se donner un délai de quelques années et puis dire : Écoutez, il n'y a pas de possibilité de modifier le système d'échappement, si c'est à ce point problématique, et si c'est à ce point difficile également de faire la vérification?

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Bien, c'est à ce point difficile de faire des vérifications, c'est à ce point problématique pour le sport de la motoneige au Québec, ça, c'est sûr à 100 %. Maintenant, les concessionnaires qui vendent... ou des vendeurs qui vendent des systèmes d'échappement modifiés, bien, leur porte de sortie, c'est : Oui, mais je l'ai vendu à la personne parce qu'il me dit qu'il va faire ça en circuit fermé ou en motoneige... en compétition. C'est comme si on avait presque 25 %, 30 % des gens qui font de la compétition en motoneige, on dirait, là, selon ce qu'on voit, là, sur le marché, alors que ce n'est pas le cas du tout.

Ça fait que c'est ça qui est difficile, même, d'appliquer la loi. On dit : Interdit de vendre, hein, un système d'échappement modifié, mais de ce que je comprends de la loi, c'est que, si la personne le vend en disant : Oui, mais c'est pour le circuit fermé, c'est pour faire de la compétition, bien, l'acheteur, lui, il va pouvoir l'acheter quand même. Ça fait que c'est de faire cette preuve-là, aussi, qui est compliqué devant les tribunaux. De le rendre complètement illégal, peut-être que ça sera une solution, peut-être. Ça serait l'idéal, là, mais je ne sais pas tout ce que ça peut impliquer, là, au niveau juridique.

Puis au niveau des systèmes d'échappement après-marché, vous m'avez dit : Ça existe-tu, s'ils respectent les normes? En ce moment, on ne le sait pas parce qu'on ne les connaît pas, les normes de ces fabricants-là.

M. Arcand : O.K., O.K. D'accord. Une des...

La Présidente (Mme Grondin) : Il reste deux minutes, monsieur...

M. Arcand : Deux minutes? Merci. La question porte sur, en fait, les sanctions administratives. Vous êtes habitué, j'imagine, comme policier, de donner des contraventions, de faire des sanctions. Il y a des sanctions administratives, pécuniaires. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de regarder les chiffres, là, les différentes sanctions qu'il y a dans le projet de loi, est-ce qu'elles vous paraissent... est-ce que vous trouvez que ce n'est pas assez? Est-ce que vous trouvez que c'est juste ou si vous trouvez que c'est abusif?

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Si je ne me trompe pas, c'est 250 \$ d'amende plus les frais, là, mais je ne suis pas sûr à 100 %. Néanmoins...

M. Arcand : ...amende également de 450 \$ à 900 \$ dans le cas d'une personne physique. Enfin, il y a plusieurs types d'amendes, là.

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : O.K. Bien, le 450 \$ plus les frais, pour moi, ça serait un minimum, effectivement. Je trouve que la loi est bien à ce niveau-là. C'est suffisant, d'après moi, mais on pourrait y aller encore un petit peu plus. Mais, à un moment donné, c'est ça, il y a une balance à respecter, là.

M. Arcand : D'accord. Sur la question de l'alcool, vous avez mentionné quelque chose, au début de votre intervention, je ne suis pas sûr de bien avoir compris ce que vous vouliez dire exactement. Si vous pouvez peut-être me le réexpliquer.

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Bien, l'article 34, présentement, c'est qu'aucun conducteur ne peut consommer des boissons, mais un conducteur... moi, je n'ai pas vu de conducteur qui ne conduisait pas leurs motoneiges. Ça fait qu'un conducteur, ça implique une motoneige en mouvement.

M. Arcand : En mouvement, oui.

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Ça fait que c'est pour ça que moi, je remplacerais ça par «occupant». Ça peut être un véhicule qui est non en mouvement. Puis l'autre chose, c'est que, présentement, il faut le prendre sur le fait de consommer. Si, dans la preuve, on n'a pas consommé, puis qu'il y a juste plein de bières débouchées, puis c'est le party, bien, là, présentement, on n'a pas le pouvoir pour émettre des constats d'infraction. Ça fait que, là, présentement, la loi nous dit : Il faut que le...

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. Merci beaucoup, M. Laplante-Bélanger. Donc, encore une fois, je suis désolée de vous couper, nous allons poursuivre les échanges avec la députée du deuxième groupe d'opposition, Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Merci beaucoup pour votre présentation, votre document est complet, il y a les amendements, et tout, ça fait que ça facilite le travail des membres de la commission. Moi, j'aurais une question pour vous par rapport à votre expérience de policier.

Évidemment, à l'article 72 de la loi, ça, vous n'y faites pas référence, mais je veux quand même connaître votre expérience. Sur un chemin public, un VHR, un véhicule hors route ne peut pas circuler, sauf certaines exceptions. Et je veux savoir, comment est-ce que les policiers réagissent quand ils voient un VHR circuler sur la voie publique? Est-ce qu'ils l'arrêtent automatiquement pour connaître la raison qu'il circule? Parce que, des fois, peut-être que le règlement municipal fait une exception et permet, pour toutes sortes de raisons, à un VHR de circuler sur la route pour, par exemple, aller à une halte, à une station-service, etc. Comment est-ce que le policier réagit face à ça? Est-ce qu'il arrête ou il les laisse passer, même si la loi l'interdit?

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Bien, c'est une question difficile à répondre, hein, parce que chaque policier va interpréter ou appliquer la loi selon son jugement puis son pouvoir discrétionnaire. Néanmoins, de ce que j'ai observé, là, de mes propres yeux, c'est qu'il y a plus une sensibilisation face aux règlements qu'une application systématique de la loi. Mais ça reste qu'un VHR ne peut pas circuler sur les chemins publics, peu importe la distance du sentier.

Puis il y a un équilibre, là, entre la sensibilisation puis si la personne a eu plusieurs avertissements et l'application de la loi. Mais ça, je parle pour la ville de Québec, mais il y a d'autres municipalités qu'il y a plus de tolérance également, tu sais, je pense que... Puis même dans la ville de Québec aussi il y a peut-être plus de tolérance dans un certain milieu que dans un autre milieu, dépendamment des policiers, dépendamment des plaintes, également, qu'on a de la part des citoyens, hein? Si on n'a pas de plainte, l'intervention va être différente que s'il y a beaucoup de plaintes des citoyens, également.

Mme Ghazal : C'est ça, donc, s'il y a beaucoup de plaintes. Parce que, par exemple, une municipalité va permettre... puis c'est des cas qui existent, va permettre, puis la loi donne ce pouvoir à la municipalité de dire : Oui, vous pouvez circuler sur la chaussée ordinaire pour telle, telle, telle raison. Mais là comment prouver ces raisons-là? La personne peut dire : Oui, oui, je m'en vais à la station-service, alors que son véhicule est plein. Et donc il y a une sensibilité des... c'est-à-dire que les policiers vont le faire, s'il y a beaucoup de plaintes puis que les citoyens sont tannés, là. Il y aurait, si on veut, une pogne pour les citoyens, même si une municipalité est plutôt lousse, si on veut, dans son règlement.

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Bien, tu sais, pour qu'une municipalité autorise la circulation sur un chemin public, ça prend de la signalisation conforme puis ça prend un maximum d'un kilomètre, si je ne me trompe pas. Ça, c'est officiel. Mais il y a des municipalités qui vont dire : Oui, ça ne nous dérange pas, si tu vas au dépanneur à 100 mètres de la station-service, mais il n'y aura pas de...

La Présidente (Mme Grondin) : M. Laplante-Bélanger, merci beaucoup.

Mme Ghazal : Très bien, merci. Merci beaucoup.

• (12 h 20) •

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous terminons les échanges avec le député des Îles-de-la-Madeleine. M. le député.

M. Arseneau : Oui, merci, Mme la Présidente. Est-ce que vous aviez terminé votre réponse? Parce qu'en fait j'aimerais entendre la fin de votre phrase, là, sur, justement, là, les droits qui peuvent être donnés par les municipalités.

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Bien, je faisais une distinction entre les municipalités qui vont autoriser, avec une signalisation officielle, avec... en appliquant le règlement, versus d'autres municipalités qui ne vont rien faire et tolérer.

M. Arseneau : D'accord, merci. Bravo, effectivement, pour votre mémoire très, très détaillé, avec des propositions précises. C'est fort apprécié. Vous avez fait des devoirs exemplaires, et c'est tout à votre honneur. Et surtout que vous semblez fort occupé dans vos occupations professionnelles et dans des activités bénévoles également.

J'aimerais vous entendre sur l'article 69, où vous mentionnez voir un vide juridique et comment on peut le combler, votre proposition sur la circulation... oui, sur des chemins de motoneige.

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : O.K., oui. O.K., bien, je vais donner un exemple. C'est que, présentement, on a un sentier de motoneige l'hiver, tout va bien. Rendu au mois d'avril, le sentier ferme, et là on a des 4x4 qui circulent dans nos sentiers, par exemple. Présentement, il n'y a pas de règlement qui fait en sorte qu'un véhicule 4x4, exemple, un gros Jeep qui circule dans nos sentiers, donc, sur des propriétés privées, il n'existe pas d'article de loi pour donner des amendes à ces gens-là, tout simplement.

M. Arseneau : D'accord. Donc, vous jugez que ça devrait être, évidemment, interdit. Et ça, c'est parce que ça altère les sentiers, parce que c'est dangereux ou parce que ça risque de vous faire perdre vos droits de passage?

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Bien, parce que c'est des propriétés privées, en partant, ils n'ont pas d'affaire là. Deuxième chose, c'est sûr que ça va briser nos sentiers, mais ça va nous faire perdre des droits de passage également. Parce que le propriétaire terrien, lui, il fait le lien entre un sentier de motoneige puis l'arrivée de ces 4x4-là.

M. Arseneau : D'accord. Puis j'aimerais vous entendre : On a beaucoup parlé du bruit; est-ce que, dans le maintien de vos droits de passage, c'est la principale préoccupation? Est-ce qu'il y a d'autres éléments, comme la vitesse, par exemple, ou d'autres éléments qui...

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Le bruit est la principale problématique. C'est énorme, la problématique. C'est énorme.

M. Arseneau : Et est-ce que déjà, aujourd'hui, vous avez des statistiques comme quoi, si on compare à il y a cinq ans, 10 ans, vous aviez déjà des impacts liés au bruit dans le nombre de kilomètres de sentiers?

La Présidente (Mme Grondin) : En 30 secondes.

M. Laplante-Bélanger (Mathieu) : Les motoneiges évoluent et moins bruyantes. Là-dessus, on est très satisfaits du marché par rapport à ça. Mais clairement les systèmes d'échappement modifiés, c'est là, la problématique, c'est là... qui nous fait perdre des droits de passage, puis ça nous coûte des milliers de dollars, des centaines de milliers de dollars en déplacements de sentiers.

M. Arseneau : D'accord, merci beaucoup.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, merci beaucoup. Merci beaucoup, M. Laplante-Bélanger, pour la contribution que vous apportez à la réflexion à nos travaux.

Donc, je suspends les travaux quelques instants afin de permettre aux prochains représentants de prendre place. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 12 h 23)

(Reprise à 12 h 25)

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

Et maintenant, je souhaite la bienvenue aux représentants de l'Union des producteurs agricoles. Donc, je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour faire votre exposé, et par la suite nous allons débiter la période d'échange avec les différents groupes parlementaires. Donc, je vous invite à vous présenter, s'il vous plaît, et la parole est à vous.

Union des producteurs agricoles (UPA)

(Visioconférence)

M. Caron (Martin) : Merci. Merci, Mme la Présidente de la commission, M. le ministre, MM. et Mmes les députés. Mon nom est Martin Caron, je suis vice-président à l'Union des producteurs agricoles du Québec. Et je suis accompagné de Mme Isabelle Bouffard, directrice de la direction, Recherches et politiques agricoles, à l'union. Nous sommes très heureux d'être avec vous aujourd'hui pour parler du projet de loi n° 71 qui parle, entre autres, des véhicules hors route.

Sans plus tarder... Les véhicules hors route sont importants pour l'économie du Québec. Plus de 3 milliards de dollars sont générés chaque année dans cette industrie. Environ 33 000 kilomètres de sentiers de motoneige et 25 000 de sentiers quads sillonnent le Québec. Une très grande partie sont sur des terres privées qui appartiennent en majorité à des producteurs et productrices agricoles. Les retombées économiques que j'ai mentionnées ne seraient pas possibles sans l'attribution de droits de passage à des clubs VHR par les producteurs.

Nous avons trois grandes catégories de préoccupations : dans un premier temps, nos observations sur l'utilisation des VHR par les producteurs sur leurs terres, parce qu'ils sont des grands utilisateurs au quotidien; deuxième temps, sur l'aménagement des sentiers, et leur gestion, et les recours qui peuvent être intentés; et, troisièmement, la nécessité de mettre en place un fonds d'indemnisation pour les dommages causés par le passage des VHR.

Dans un premier temps, sur l'utilisation des VHR. Bien, les VHR font partie du travail au quotidien et indispensables aux producteurs. À titre d'exemple, ils doivent souvent circuler entre des parcelles de culture pour effectuer différentes tâches ou faire des vérifications ponctuelles. Plusieurs se servent aussi des motoneiges pour une partie des travaux sylvicoles dans les érablières et l'entaillage des érables. Des nouvelles normes qui entourent la conduite des VHR auront un impact important sur leur travail.

Une gestion responsable du risque. Le projet de loi prévoit sur... les exigences sur les permis de conduire et des parts d'équipement de protection soient différentes, dépendamment du milieu dans lequel on se trouve. C'est une approche de gestion et de prévention du risque qui nous semble raisonnable. En terre privée, c'est au conducteur d'évaluer le risque, mais sur un sentier, c'est dans l'intérêt public que des mesures plus sévères soient observées parce que le risque est plus grand.

Le projet de loi propose qu'une personne mineure qui n'a pas de permis de conduire puisse utiliser un VHR sur le terrain privé avec l'autorisation d'un des parents. Nous sommes toutefois d'accord avec le ministre sur l'interdiction de circuler sur des sentiers et des chemins publics sans permis. En général, nous sommes aussi d'accord avec les dispositions de l'article 55 qui prévoient que les personnes mineures doivent porter des équipements de protection en tout temps et même en terre privée, mais il faudrait nuancer légèrement cette obligation.

Il est nécessaire que les personnes mineures portent un casque sur des terres privées, quand ils parcourent de grandes distances, mais il est moins logique de le rendre obligatoire pour des distances courtes dans le cadre de leur travail agricole. À titre d'exemple, on peut penser à un jeune qui inspecte les plants, au niveau des champs, pour repérer des ravageurs ou à un membre de la famille qui ramasse des roches dans les champs avec un véhicule tout-terrain doté d'une remorque. On peut juste y penser, avec la canicule qu'on a vécue cette année, d'avoir un casque pour ramasser des roches, ce n'est pas évident.

• (12 h 30) •

Ce sont des exemples réels où le conducteur du VHR parcourt des distances inférieures à 100 kilomètres et à très basse vitesse. Il faudrait prévoir une exemption pour que ces personnes mineures puissent éviter d'avoir à porter tout l'attirail de protection dans ce genre de situation.

On parle ensuite d'aménagement de la gestion des sentiers de VHR, l'immunité de poursuite. L'article 79 du projet de loi prévoit une immunité de poursuite pour les propriétaires de terrain qui cèdent un droit de passage, à moins de commettre une faute lourde ou intentionnelle. C'est une disposition importante qui permet d'éviter que les propriétaires, qui concèdent un droit de passage en faveur du club VHR, ne se fassent poursuivre en justice en cas d'accident ou encore en raison d'une nuisance générée. Cette disposition est fondamentale et doit être maintenue, mais nous remettons en doute la nécessité d'inclure la notion de faute lourde. Avec ce qui est proposé dans le projet de loi, l'immunité de poursuite se limite au cas où le producteur aurait commis une faute dite simple, mais aucune protection n'est prévue en cas de faute lourde ou intentionnelle.

Dans le cas de la faute intentionnelle, l'absence de protection va de soi, mais en cas d'une faute lourde, ça nous paraît plus discutable. D'abord, il n'est pas toujours facile de distinguer la faute lourde et la faute simple. Dépendamment des circonstances, un doute pourrait s'installer. À titre d'exemple, un producteur qui doit traverser le sentier au printemps, avec son tracteur, pour se rendre de l'autre côté de sa terre, en plein cycle de gel-dégel, l'ornière créée dans le sentier devient un piège potentiel pour un utilisateur qui passe ensuite, danger d'ensevelissement ou des chutes, etc.

Les terres des producteurs agricoles sont de grande superficie, il deviendrait difficile de s'assurer en tout temps que ces situations ne contribuent pas à causer des dangers potentiels. Pour éviter de faire reposer un fardeau trop lourd qui pourrait dissuader certains producteurs de conclure des ententes avec les clubs, l'UPA propose de limiter les recours possibles aux cas des fautes intentionnelles.

Concernant la cohabitation et nuisance, le projet de loi mentionne à plusieurs reprises l'importance des milieux naturels. Les VHR donnent un accès privilégié à des endroits reculés d'une grande beauté et d'une richesse naturelle incroyable, mais, pour s'y rendre, les conducteurs de VHR circulent sur des terres souvent privées dans un environnement parfois populeux. Pour en tenir compte, l'UPA propose d'élargir la portée de la loi, et notamment aux articles 45 et 47.

L'article 45 prévoit qu'il faut éviter d'incommoder les voisins ou d'émettre tout bruit, odeur ou poussière qui n'est pas nécessaire. Nous croyons qu'il faut élargir la portée de cet article et spécifier qu'il faut éviter d'incommoder les voisins, sans énumérer la liste des nuisances potentielles. L'article 47, lui, vient aussi préciser certaines interdictions et baliser des comportements en milieu naturel. Ici aussi il faut élargir la portée de l'article en spécifiant qu'il est interdit de laisser des déchets partout, peu importe le milieu où l'on se trouve.

Du côté des accès aux sentiers, la cohabitation entre les véhicules hors route et les usages... et les activités agricoles et forestières se passe bien dans la grande majorité des cas, mais il arrive que les producteurs vivent de mauvaises expériences. On peut, par exemple, penser à des actes de vandalisme sur des immeubles ou des équipements, des vols, des violations de droit de passage, des accidents causés par la vitesse excessive ou l'alcool, des conflits entre les producteurs, les clubs ou des usagers, ou encore des nuisances ou des bruits excessifs.

Les producteurs offrent gracieusement l'accès à leurs terres parce qu'ils comprennent l'importance des VHR pour l'économie régionale, mais il faut éviter que les propriétaires fonciers se voient retirer leur droit de propriété sur cette portion du territoire et qui leur appartient toujours.

Dans sa forme actuelle, l'article 29 prévoit qu'il n'est pas possible de détériorer, ou d'obstruer un sentier, ou d'y entraver la circulation. Nous demandons que cette disposition soit retirée. Si un producteur constate des abus récurrents ou des violations importantes des modalités d'accès sur les terres, il doit pouvoir entreprendre des recours pour que la situation cesse, ce qui se passerait, au final, par une fermeture de sentier. Les clubs responsables de ce tronçon pourront, à ce moment, aménager un détour des terres d'un propriétaire voisin. La gestion des droits d'accès représente le seul levier qui permet aux producteurs d'assurer le respect de leur droit de propriété, et il faut le maintenir.

Concernant notre troisième point, l'indemnisation pour les dommages causés par les VHR, malheureusement, il arrive que les producteurs subissent des dommages. Je fais référence ici à des cas où des sentiers modifient le patron de drainage du sol ou quand le passage récurrent des véhicules tape la neige...

La Présidente (Mme Grondin) : M. Caron, je vous invite à conclure.

M. Caron (Martin) : ... — oui, j'arrive à ma conclusion...

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Merci.

M. Caron (Martin) : ... — ou quand le passage récurrent de ces véhicules tape la neige. On parle aussi au niveau du gel profond. Certains dommages peuvent être couverts par l'assurance responsabilité, au niveau des associations, mais au niveau des VHR, parfois, les sentiers qui sont endommagés, des équipements et l'installation des clôtures, tubulures... et les cas de vols, de vandalisme surviennent à l'occasion.

Nous proposons que l'industrie VHR génère beaucoup de retombées économiques pour les productrices et les producteurs, ils sont heureux d'y contribuer et de faire leur part, mais il faut envisager un mécanisme d'indemnisation. Donc, on parle d'une enveloppe, une enveloppe de 1 million qui pourrait être mise en place pour être versée dans un fonds, pour être capable, entre autres, de voir l'étendue de ces risques-là que les producteurs agricoles assument. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. Donc, merci pour votre exposé. Donc, nous amorçons la période d'échange avec le ministre. M. le ministre, vous avez 11 minutes.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Monsieur dame, merci d'être là aujourd'hui. Puis je veux vous dire merci au nom de tous les usagers, tous ceux qui utilisent les sentiers au Québec. L'Union des producteurs agricoles puis tous vos membres, vous avez été des partenaires pour les deux principales fédérations depuis des années et des années, pour assurer, encore une fois, la pérennité du réseau. Sans les droits d'accès que la plupart de vos membres donnent aux différentes fédérations, on pourrait presque dire qu'il n'y aurait pas le réseau.

Donc, dans les circonstances, être capables de travailler avec vous puis de s'assurer qu'on répond à vos besoins, qu'on répond à vos interrogations pour qu'on soit capables aussi de sécuriser et d'assurer que chacun de vos membres se dise : Bien, je suis protégé avec cette loi, puis que l'équilibre qu'on a trouvé concernant l'immunité de poursuite, je pense, vous satisfait.

Puis ça pourrait être ma première question. Est-ce que vous considérez, avec cette loi, qu'une majorité de vos membres vous ont dit : Bien, on se considère... Puis là, bien, je pourrais ajouter le point faute lourde, là, parce que, pour nous, la faute lourde, on ne pense pas qu'il y ait de dossiers présentement, là, qui sont devant les tribunaux, qui auraient pu susciter des controverses face à ça. Mais, dans son ensemble, est-ce que la majorité de vos membres considèrent que cette loi les protège ou assure la pérennité du réseau pour les prochaines années?

M. Caron (Martin) : Bien, moi, je pense que... M. le ministre, merci pour la question. Puis vous avez bien raison, 50 % des tracés des sentiers, présentement, se passent, au moins, sur les terres agricoles ou des terres privées, et puis sur cet aspect-là, je pense que le projet de loi est intéressant. Mais il y a peut-être quelques coquilles qu'on vous a soulevées tantôt, entre autres. Et au niveau de la faute lourde, je laisserais Isabelle, entre autres, peut-être, expliquer dans quelle idée qu'on amenait ce point-là. Isabelle.

Mme Bouffard (Isabelle) : Oui, bien, écoutez, nous... puis vous l'avez vu, là, on l'a inscrit dans le mémoire, mais la définition de «faute lourde», c'est celle qui dénote une insouciance, une imprudence, une négligence grossière. Je ne répéterai pas ce que M. Caron a indiqué, l'exemple qu'il donnait tantôt, mais ce que l'on constate, dans un quotidien, c'est que ce n'est pas toujours facile de faire la différence entre une faute simple et une faute lourde.

Vous avez raison, à notre connaissance, il n'y a pas de dossiers, là, tu sais, avec les VHR, là, qui vont dans le sens d'une faute lourde. Sauf que la crainte qu'on a c'est vraiment... il y a une judiciarisation, ce qu'on constate, c'est qu'il y a une judiciarisation, à travers le temps, là, qui se fait, de différents dossiers. Puis une personne, pour une faute simple, pourrait tenter de la qualifier de faute lourde.

Donc, dans ce cadre-là, justement, vous l'indiquiez précédemment, où les agriculteurs, les forestiers prêtent leurs terres pour les sentiers, bien, la dernière chose qu'on voudrait, c'est que quelqu'un qui s'est blessé arrive puis dise : «Bon, bien, c'est une faute lourde», quand il n'y a pas d'intention en arrière. Donc, c'était vraiment notre objectif, de retirer ce bout-là, de dire : Quelqu'un qui, intentionnellement, blesserait quelqu'un, ça, ce n'est pas acceptable. Mais, dans le cas d'une faute lourde, ou des fois ça peut être une faute simple... puis la météo, parce qu'on est dehors à aggraver la chose, bien là, on serait inconfortables avec ça.

• (12 h 40) •

M. Bonnardel : O.K. Merci pour votre explication. Je veux vous rassurer aussi sur un des points, là. Vous questionnez le fait que... vous dites : «Prévoir une exception afin que les personnes mineures, dans le cadre de leur travail agricole ou sylvicole, sur de courtes distances et à basse vitesse, ne soient pas tenues de porter le casque et la visière.» Je vous amène à l'article 4, au paragraphe 4°, il y a justement cette exemption, là, qui dit que «Les dispositions de la présente loi ne s'appliquent pas aux véhicules hors route et aux véhicules d'entretien dans les cas suivants :

«4° lorsqu'ils circulent à l'intérieur d'un chantier de construction, sur le site d'une gare, d'un port ou d'un aéroport ou lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre d'un travail sur un site à vocation industrielle ou agricole qui n'est pas accessible au public en général.»

Il est certain que, dans certains cas, selon si un jour la CNESST évaluait que le port du casque devrait être obligatoire, puis là je dis ça, là, pour des raisons x, bien, le site ou les sites pourraient être assujettis à une nouvelle règle, là, mais vous n'êtes pas... Je pense qu'on répond, là, on répond à une interrogation que vous aviez face à ça.

Un autre point, pour moi, qui est important, là, de vous questionner, c'est le fait... Puis là, bien, j'ai eu des appels, il y en a certains par les clubs, qui m'ont dit... ou des agriculteurs qui m'ont dit : Est-ce que vous êtes d'accord avec l'obligation d'avoir le permis de conduire pour un jeune? Puis là je le sais, là, il y a certains de vos membres qui ont des terres où tu dois traverser un chemin public pour aller sur la terre l'autre côté, puis là, bien, si tu n'as pas l'âge avec le permis de conduire, tu ne pourrais pas traverser. Êtes-vous d'accord ou pas d'accord avec cette situation? Moi, j'ai des idées pour être capable de répondre à ce que vous allez me dire, mais...

M. Caron (Martin) : Bien, M. le ministre, dans le mémoire, on dit qu'on était d'accord avec ça. On a eu une réflexion, en tant qu'organisation, puis l'UPA, on est une organisation professionnelle mais responsable aussi par rapport à ça et on dit : Il faut trouver une façon de faire pour qu'il y ait une formation minimale, mais qu'il y ait une formation pour s'assurer que nos jeunes qui sont mineurs, qui traversent, soient en mesure de bien comprendre la signalisation, entre autres, là, qui se passe, là. Et, bien souvent, on traverse, il y a juste une traverse, mais des fois il y a peut-être un 300 m ou 400 m qui est fait, là. Ça fait que pour nous, c'est une décision qu'on a prise, là, pour dire que, regarde, pour nous, c'est important. En autant, comme vous l'avez mentionné, par contre, quand on fait nos travaux sur les terres, bien, qu'on soit vraiment enlevés de cette exigence-là, entre autres, là, comme vous l'avez expliqué. Mais on voulait s'assurer vraiment que ça soit... qu'il y ait une portée au niveau de cette exemption-là.

M. Bonnardel : Bien, je suis content de vous l'entendre dire. Je reste persuadé qu'il y a sûrement eu de bonnes discussions face à ça parce que, je ne vous ne le cache pas, j'ai eu quand même des coups de téléphone de certains clubs, des agriculteurs qui font partie des clubs, qui me disaient : Oupelaïe! Celle-là, on ne l'aime pas puis on l'aime plus ou moins, là. Mais, avant toute chose, la sécurité, bien, des jeunes sur ces terres, pour moi, reste primordiale, là. Mais, bon, O.K.

M. Caron (Martin) : Et, M. le ministre, quand on parle des jeunes, des fois, c'est nos jeunes à nous aussi.

M. Bonnardel : Oui, oui, tout à fait, tout à fait.

M. Caron (Martin) : Ça fait que c'est important qu'on soit responsables.

M. Bonnardel : O.K. Merci pour ce point. Dites-moi, vous parlez d'un fonds d'indemnisation afin que soient dédommagés les producteurs agricoles en cas de dommages causés par le passage d'un VHR sur leurs terres. Malheureusement, puis je vais donner un pourcentage, peut-être 10 %, 15 %, 20 %, là — j'ose croire que ce n'est pas plus haut que ça, là — de certains utilisateurs qui vont sortir du sentier, qui pourraient endommager les terres de vos membres... Vous allez peut-être me donner des exemples, là, mais êtes-vous capable de quantifier, au Québec, les dommages, année après année, ou les remboursements que certains de vos membres demandent au club? Parce que j'imagine qu'il doit y avoir une forme de négo, là : Bon, ça fait 10 ans que je te donne un droit de passage, année après année, il arrive des petits trucs, une clôture est endommagée, la terre, il y a eu ça, ça, ça, peu importe la cause. J'imagine que l'agriculteur se dit : Là, là, j'ai une facture de 500 \$ cette année, je m'en vais voir le club. Le club doit dire : O.K., je te donne 500 \$, mais tu me repermets de passer. Ça doit être un peu ça que les clubs et les membres font? Corrigez-moi si ce n'est pas le cas.

M. Caron (Martin) : Oui, bien, M. le ministre, la question est très bonne. Et, dans la plupart des cas, quand les producteurs vont voir les clubs, les clubs mentionnent qu'ils n'ont pas d'argent pour ça. Et là il y a un côté assurabilité qui est dans le sentier, mais, quand c'est hors du sentier... Et c'est pour ça qu'on fait la demande, aujourd'hui, puis on disait : Parmi... par rapport à des fonds qui sont octroyés pour ces organisations-là qui, à nos yeux, sont vraiment importantes, il faudrait être capables de créer ce fonds-là, créer ce fonds-là pour payer au niveau des dommages. Puis ce n'est pas juste les dommages, je vous dirais, de machinerie agricole. Mais, quand on fait des pratiques agricoles, présentement, comme avec un blé d'automne, et qu'on a un cahier de charges... Nous, en tant que producteurs, on a un cahier de charges puis on se doit de respecter des choses dans ce cahier de charges, et ça va jusque-là parce que nos programmes d'assurance, dans des cas d'assurance agricole, dans des cas comme ça, ne couvraient pas ces risques-là, là. Ça fait que, pour nous, c'est notre métier, et, de plus en plus, on voit que les gens prennent leurs aises et sortent des sentiers, là. Ça fait que c'est pour ça qu'on demande un fonds.

M. Bonnardel : Mais vous n'êtes pas capables de me l'évaluer, ce fonds, présentement, là? Vous n'êtes pas capables de me dire, je ne sais pas, pour les différents clubs, il y en a à peu près 150 à chaque année, les demandes sont de combien? Moi, je pense que les clubs... Vous dites : Les clubs n'ont pas d'argent. Je sais qu'il y en a qui paient, qui ont peut-être un petit pot, là, excusez de le dire ainsi, là, un petit surplus qu'ils réussissent à avoir, année après année, puis qu'ils paient pour rembourser puis ne pas avoir de trouble, là. Mais vous n'êtes pas capables de me donner de coût, là, ou d'évaluation?

M. Caron (Martin) : Bien, M. le ministre, on a mentionné 1 million puis, dans notre mémoire, on a dit : Il faut créer ce fonds-là, et après ça on aurait un ajustement. Ça ne veut pas dire de remettre de l'argent année après année,

mais de mettre un fonds là, et on va voir avec l'usage. Et, si notre fonds descend tranquillement, bien, écoutez, si c'est juste 50 000 \$ ou 100 000 \$ par année, bien, on prendra à même ce fonds-là et on ne rajoutera pas d'argent, là. Mais nous, on sait, par contre, là-dessus, c'est qu'on a des résolutions sur ces aspects-là, puis, quand on a fait le mémoire, bien, c'est un des éléments que nos membres avaient dits : Regarde, il faut régler cette situation-là, là.

M. Bonnardel : ...mais on me mentionne... Les clubs, quand même, vont devoir avoir une assurance comme telle, là, devront «souscrire annuellement [à] une police d'assurance responsabilité civile». Il reste que, si la demande ou le coût... Bien, j'en conviens, si c'est une demande de 500 \$ puis qu'il y a une franchise qui est plus élevée, le club va vouloir vérifier s'il n'y a pas un fonds d'indemnisation. Oui, j'en conviens que c'est discutable quand même, là. Mais, à l'article 89, on va quand même demander... S'il y avait problème majeur ou, je ne sais pas, moi, détérioration x, là, de quelques milliers de dollars, les clubs devront quand même s'assurer, là.

M. Caron (Martin) : Puis vous comprenez, M. le ministre, aussi, on a un impact en tant que producteurs, productrices agricoles, parce que, quand j'ai un sentier qui passe sur mes terres, là, présentement, je suis obligé de le mentionner à mes assurances à moi, entre autres, sur cet aspect-là, et donc, des fois, ça m'amène des charges de plus. Mais, en même temps, vous venez de le mentionner, de dire : S'il y a une franchise qui est plus élevée, je n'irais pas mettre ça sur mon compte, directement, de mon assurance, parce que les primes sont déjà quand même assez élevées.

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

M. Arcand : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. Caron, Mme Bouffard. Encore une fois, la question importante, pour nous, c'est de savoir et de bien cerner, à travers les explications que vous nous avez données depuis le début... Quand même important de dire qu'il y a 50 % des terres agricoles qui servent au niveau de la motoneige, entre autres, là, et des activités, et de façon générale. Si je vous demandais quelles sont les plaintes des agriculteurs les plus fréquentes que vous entendez par rapport à ce qui se passe, justement, sur leurs terres?

M. Caron (Martin) : Les plaintes les plus fréquentes, dans un premier temps, c'est de ne pas rester dans les sentiers. C'est la première chose, c'est que les gens vont hors le sentier, entre autres. Dans un deuxième temps, c'est les débris qu'il peut y avoir aussi. Et c'est pour ça qu'on demande un fonds de soutien de ce côté-là. Je vous dirais que c'est dans les deux premières, là, qui viennent, bien souvent. Puis il y a toute la question de nuisance aussi, parce que vous savez que, quand la neige tombe sur les sols agricoles. Puis je parlais de cultures, tantôt, de blé d'automne, il faut qu'il y ait quand même une bonne couche de neige pour s'assurer que ça n'ait pas des impacts, que ça soit sur le blé d'automne ou que ça soit sur les prairies aussi. Et, quand les gens vont trop vite ou trop tard en saison, bien, ça endommage les cultures, là, et ça aussi, c'est un des points, entre autres, qu'on entend souvent parler, là. Je ne sais pas, Isabelle, si tu avais d'autres choses à rajouter.

Mme Bouffard (Isabelle) : Non, c'est bon pour moi. Merci.

M. Arcand : Et donc le fonds de 1 million dont vous parlez, ça couvrirait une partie de ces problématiques-là?

M. Caron (Martin) : Oui, exactement. C'est pour ça qu'on voulait mettre en place, vraiment, un fonds. Ce n'est pas la première année qu'on parle de ça avec les associations ou les fédérations, entre autres, d'être capables de mettre ça en place et, ensemble, d'être capables de gérer ce fonds-là aussi, là. Et naturellement, je pense, ça va être pour la plus-value de tout l'ensemble de ces ententes-là, parce que, malheureusement, à l'occasion, quand il arrive des problématiques, bien, les agriculteurs décident de ne pas donner accès au passage, là. Je pense qu'il n'y a pas personne de gagnant, c'est juste qu'il n'y a pas eu une entente. Puis d'indemniser, entre autres, sur les pertes que les producteurs, productrices peuvent avoir.

M. Arcand : O.K. Vous parlez, dans votre document, de retirer l'interdiction d'obstruer un chantier ou d'y entraver la circulation, puis je me demandais pourquoi vous faites ça, pourquoi vous demandez ça de façon spécifique. À quoi vous pensez quand vous posez cette question-là?

• (12 h 50) •

M. Caron (Martin) : Je vais y aller puis je vais laisser peut-être Isabelle compléter. Je viens de donner un très bel exemple. S'il n'y a pas assez de neige sur les champs, bien, moi, je dois avoir un droit de regard, avec les fédérations, tout ça, puis dire : Vous n'allez pas rentrer parce qu'il n'y a pas assez de neige, présentement, dans mes champs, vous allez endommager mes cultures. Ça fait que, donc, c'est des situations comme ça. Ou, à d'autres occasions, il y a des traversées qui se font sur des ponceaux, et, quand la neige n'est pas là, pas assez tapée, il ne fait pas assez froid, bien, qu'est-ce qu'on réalise? Il y a de la terre qui se ramasse dans des cours d'eau, pas bien loin, et les producteurs sont obligés de faire le nettoyage de ces cours d'eau là. C'est des exemples. Je ne le sais pas, Isabelle, si tu voulais rajouter quelques points.

Mme Bouffard (Isabelle) : Bien, peut-être. M. Arcand, rapidement, l'élément aussi, c'est que certains ont des ententes avec les clubs, d'autres n'en ont pas, et, bon, il peut être prévu, dans une entente avec un club, de dire : Bien,

l'année passée, j'ai eu des dommages de causés à mon érablière parce que les gens sont sortis des sentiers; si cette année ça se reproduit, je te mets dans mon contrat comme quoi, là, regardez, vous allez passer ailleurs cette année. Là, si je constate qu'il y a des gens qui sortent des sentiers puis que ça brise à la maison, on met ça dans le contrat.

Puis la question qu'on se posait, je le sais que c'est une disposition qui apparaissait déjà dans la loi précédente, mais le mot «nul» inclut les agriculteurs dans ce cadre-là, puis les forestiers. Donc, nous, on se disait : Ces gens-là sont chez eux, ils prêtent gracieusement les terres. Advenant qu'il y ait une entente avec un club ou qu'il y ait des bris qui sont causés, puis qu'il dise : Regardez, moi, cette année, j'ai donné, passez ailleurs, allez voir un voisin, bien, il faut leur laisser la chance de pouvoir retirer ça, sinon ça va être fini à tout jamais, là, la relation entre le club et ce propriétaire-là. Donc, c'était là où nous, on se sentait coincés puis on était égal à l'utilisateur qui voudrait obstruer un sentier, là, standard, là. Donc, la place du propriétaire, on ne la retrouvait pas bien dans cet article-là. C'est l'interprétation qu'on en a faite, M. Arcand.

M. Arcand : O.K. Et actuellement comment ça se passe? Est-ce que vous avez beaucoup de ce type de conflits là possibles?

M. Caron (Martin) : Oui, on a des conflits comme ça qui arrivent, là, dans différentes régions, entre autres, là. Et, vous comprenez, il y a des régions qui sont plus précaires, peut-être, à ça. Donc ça arrive, oui. Et naturellement on s'organise pour essayer de travailler au niveau des fédérations provinciales, mais il faut que ça redescende au niveau des régions, entre autres, puis des clubs, directement, là. Et c'est de là, je pense, qu'il faut établir ces choses-là ensemble, puis d'avoir ce développement de ce secteur-là, puis qu'on le fasse en harmonie tout le monde ensemble.

La Présidente (Mme Grondin) : Mme la députée de Mille-Îles, il vous reste cinq minutes.

Mme Charbonneau : Merci, Mme la Présidente. Bonjour à vous deux. Je joins ma voix à celle de mes collègues pour vous dire merci. Merci de nous permettre d'avoir du tourisme grâce à vous, puisque votre contribution fait aussi en sorte qu'on a de beaux programmes de tourisme qui se font dans les régions parce que vous cédez le droit de passage.

J'aimerais revenir à votre réalité, peut-être, plus à vous, c'est-à-dire, vous l'avez dit un peu plus tôt, hein, on parle de vos enfants, on parle de vos employés aussi, on parle de votre vie familiale. La loi n° 71 donne une proposition : 16 ans et plus. Puis certaines personnes nous on dit : Peut-être plus jeunes, ce serait intéressant. Vous direz vers quel âge vos partenaires laissent un enfant embarquer sur un... moi, je vais appeler ça un VTT, là, mais sur un quatre-roues pour faire des travaux? Parce que, je le souligne au passage, là, souvent vos enfants ont un sens de la responsabilité, face au travail qu'il y a à faire sur les terres, qui est différent. Alors, je veux savoir vers quel âge vous croyez ou vous pourriez nous suggérer par rapport à vos enfants.

M. Caron (Martin) : Oh! c'est une très belle question. Ce n'est pas évident de répondre à ça puis de plancher peut-être sur un âge, là, mais il reste qu'on voit l'évolution de nos enfants puis, en tant que parents, bien, on a une responsabilité aussi. Moi, je vous dirais que c'est difficile de donner un âge, mais vous comprenez que la décision qu'on a prise de dire... d'être d'accord pour dire qu'un mineur qui traverse une route ou qui fait... Et je pense qu'il faut encadrer ça puis il faut être capable d'avoir une structure. Ça fait que, peu importe l'âge, que ça soit 10 ans, 12 ans, 14 ans, il faut être capable de structurer ça puis de former. Je pense que nos jeunes, vous l'avez mentionné, puis j'apprécie grandement votre commentaire... nos jeunes, vraiment, sont innés là-dessus et puis ont le sens du devoir puis de la responsabilité, mais il reste quand même que ce sont des mineurs et il faut être capable de les encadrer. Ça fait que, donc, une petite formation pourrait aider dans ce sens-là.

Mme Charbonneau : Bonne suggestion pour la formation, puis je vous dirais que, malgré que je suis une fille de Laval, la famille Forget, qui est une famille qui a des années et des générations au niveau de la ferme, m'a sensibilisée sur l'utilisation des différents outils qu'on a sur la ferme.

Dans votre mémoire, vous parlez aussi des employés qui viennent de l'étranger et là vous mettez sur la table un aspect particulier qui dit : On pourrait peut-être utiliser le permis international pour leur reconnaître le droit d'utiliser un appareil sans qu'ils soient obligés de venir chercher chez nous, au Québec, un permis de conduire. J'aimerais ça vous entendre, parce que vous avez aussi d'autres appareils qui sont fort importants, puis je pense à la culture du maïs, où je vois de la machinerie impressionnante. Et leur permis, à ce moment-là, c'est un permis international ou c'est un permis de conduire, tout à fait, de leur pays?

M. Caron (Martin) : Je vais laisser Isabelle répondre par rapport à ça.

Mme Bouffard (Isabelle) : Moi, ce que j'ai compris de mes collègues qui travaillent davantage ce dossier-là, c'est que le permis international fait l'affaire pour la conduite de tracteurs. Là, on comprend que ce qui... le fait de faire le lien avec le permis de conduire et la conduite d'un véhicule hors route, bien, c'est en continuité avec ce qui se fait déjà. Donc, nous, quand on a amené ça dans le mémoire, c'était juste pour s'assurer que cette disposition-là demeure, parce que c'est extrêmement important, là, cette clientèle-là, puis c'est nos travailleurs étrangers temporaires. Donc, ça fonctionne déjà avec les tracteurs, ça va fonctionner avec les véhicules hors route, mais il faut conserver ce qui est prévu au projet de loi n° 71 pour permettre que ces gens-là puissent travailler avec, tu sais, puis utiliser des VHR.

M. Caron (Martin) : Si je peux me permettre juste de rajouter rapidement, c'est... vous mentionnez... En tant qu'employeur, quand j'engage ces employés-là, j'ai une responsabilité aussi d'encadrement par rapport aux pratiques, que ce soit une machinerie ou que ce soit un véhicule hors route aussi, ça fait que j'ai besoin de donner des formations et des explications. C'est une responsabilité qu'on a puis, entre autres, au niveau de la CNESST, là.

Mme Charbonneau : Tout à fait, vous avez raison. Puis habituellement... je dis «habituellement», je devrais dire «presque toujours», mais je garde toujours un petit pourcentage, là, votre responsabilité face à ces gens-là est quand même extraordinaire, là. On les accueille, on les abrite, on leur donne un travail puis on les réaccueille, parce que, souvent, il y a des relations d'amitié qui se créent, puis c'est les mêmes personnes qui viennent année après année. Vous avez parlé, puis vous avez vu que ça nous accroche un peu, avoir un fonds d'indemnisation ou avoir un fonds dans les clubs. Vous mentionnez 1 million non récurrent. Vous êtes fort aimable, là, parce que non récurrent, ça veut dire qu'on le verse une fois puis après ça on regarde comment ça pourrait fonctionner. Qui fait la médiation, quand il y a un agriculteur ou un de vos membres qui ne veut plus avoir personne qui passe sur son terrain? Parce qu'on est passés de quelques passages de...

La Présidente (Mme Grondin) : Mme la députée, je suis désolée, votre temps est écoulé. Donc, nous poursuivons avec la députée de Mercier, deuxième groupe d'opposition. Mme la députée.

Mme Ghazal : Oui, merci. Merci pour votre présentation, c'était très clair. Écoutez, j'avais exactement la même question : Est-ce que ça arrive, des fois, que des agriculteurs disent : Bien, moi, j'ai assez donné, c'est... j'ai fait ça gracieusement, je ne suis pas obligé, je ne veux plus que personne ne passe? Comment ça fonctionne, puis est-ce qu'il y a des recours ou... Oui?

M. Caron (Martin) : Bien, c'est une question intéressante. C'est qu'habituellement il y a tout le temps une médiation qui est essayée, entre autres au niveau du club. Le club, naturellement, est là au niveau du territoire. Quand il y a des frustrations, c'est sûr que ce n'est pas évident, revenir en arrière, surtout en n'ayant pas ce fonds-là pour indemniser les producteurs. Ça fait que, quand il y a des bris ou des choses comme ça qui se passent, le producteur, il dit : Regarde, moi, ça me coûte de l'argent, en plus, je ne suis pas payé, je vous donne un accès, puis ça me coûte de l'argent. Ça fait que, donc, ça ne peut pas...

Mme Ghazal : Mais il y a des cas, actuellement, que... Comment, par exemple... je ne sais pas si vous avez un exemple en tête, en ce moment, s'il y a un cas d'un agriculteur qui dit : Bien, moi, je ne le veux plus. Puis il a le droit, c'est lui, le propriétaire. Qu'est-ce qui arrive, dans le fond, il...

• (13 heures) •

M. Caron (Martin) : Bien, dans ce temps-là, qu'est-ce qui arrive, c'est que les gens des clubs, tout ça, il faut qu'ils regardent de changer les sentiers, de refaire un peu un sentier. Puis naturellement ça ne fait pas l'affaire, parce que, des fois, ça fait un très... un rallongement en trop des circuits, puis on n'est pas capables d'avoir des accès. Vous savez aussi qu'il y a des transferts ou des traverses qui se font, que les pancartes sont déjà là, ça fait que, quand un producteur décide... Et je peux bien vous en parler parce que, chez moi, j'ai deux zones, entre autres, sur mes terres, que j'ai des motoneiges qui passent, présentement, puis, si je déciderais d'arrêter, bien, c'est problématique parce qu'il y a un couloir qu'ils veulent s'en aller au niveau des accès aux autoroutes, ou à des cours d'eau, pour des traverses, ou des infrastructures qui sont là.

Ça fait que, donc, je pense qu'il y a une collaboration qu'il faut qui se fasse là-dedans. Puis c'est pour ça, je rementionne le fonds, mais c'est un des outils. Puis je pense qu'on travaille avec les fédérations au niveau national et donc on continue aussi à travailler avec pour eux pour expliquer des choses et émettre des cadres. Ce n'est pas tout le monde qui ont des contrats aussi. Et ça, ce n'est pas évident, là. Ça fait que, donc, quand il n'y a pas de contrat de signé, bien, les gens s'entendent sur la gueule, comme ça, mais ce n'est pas évident, là.

Mme Ghazal : Parfait. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Grondin) : Il reste 20 secondes. C'est bon?

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

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous terminons les échanges avec le député des Îles-de-la-Madeleine. M. le député.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Merci à vous deux pour la présentation détaillée, les propositions d'amendements. J'aimerais revenir sur la question des indemnisations pour les dommages causés par les VHR. Vous dites que vous n'avez pas un relevé, là, des dommages causés. Est-ce que c'est quelque chose... c'est des données qui pourraient être obtenues ou c'est des impressions, c'est des anecdotes? Est-ce qu'en fait le problème, il est profond, réel, et s'il n'est pas documenté?

M. Caron (Martin) : Moi, je tiens à vous mentionner que présentement on a des tables, des tables qu'on appelle des tables de fédérations régionales, et c'est des sujets qui sont amenés. Ça fait que, donc, on a un topo partout

au niveau de la province, on a un topo, ça fait qu'à l'occasion, dans les sujets, entre autres au niveau des VHR, des sentiers, c'est des discussions qu'on a, et c'est ces points-là... Et c'est pour ça qu'on vous amène, au niveau de notre mémoire, quelques éléments précis. Parce qu'on a fait une consultation au niveau de nos régions et aussi au niveau de nos affiliés. Je pense qu'il ne faut pas oublier les producteurs forestiers, les producteurs acéricoles aussi. Ça fait que, donc, c'est la façon de faire. Ça fait que, donc, on sait qu'on a des cas, présentement. Est-ce qu'on est capables d'aller établir puis aller dans le détail? Ça, c'est peut-être une autre étape. Je ne sais pas, Isabelle, comment que tu vois ça.

Mme Bouffard (Isabelle) : Bien, on n'a pas fait ce travail-là jusqu'à maintenant. Mais, tu sais, pour vous dire, les résolutions de congrès de l'UPA, on en a eu régulièrement sur ce sujet-là. Ce sera quelque chose, là, de... On est capables de documenter le dossier. Mais il y a probablement beaucoup de producteurs aussi qui ne prennent pas de recours, considérant qu'il n'y a pas de fonds. Donc, vous comprenez, c'est un peu... À l'intérieur du sentier, c'est balisé parce qu'il y a de l'assurance responsabilité des clubs, mais, quand les gens sortent des sentiers, il n'existe rien présentement, donc... Puis juste... ce n'est pas anecdotique, là, on en entend dans toutes les régions du Québec, donc c'est vraiment un enjeu qui est important pour l'acceptabilité des producteurs agricoles et forestiers pour le passage des véhicules hors route.

M. Arseneau : Oui, mais, en fait, comprenez-moi bien, je ne remettais pas en question les faits, mais je me demande comment on peut mettre en place un fonds, si on n'a pas une idée plus précise des dommages et des dommages qui sont causés, par exemple, vous parlez des clôtures, des tubulures, et ainsi de suite, et à la machinerie aussi, éventuellement. Et j'aimerais savoir ce qui est habituellement couvert et ce qui n'est pas couvert par les polices d'assurance, par exemple, ce n'est pas clair pour moi.

La Présidente (Mme Grondin) : Vous avez à peine 15 secondes pour y répondre.

M. Caron (Martin) : Bien, je vous dirais que, présentement, il y a un plan d'assurance qui est là pour des sentiers, mais, quand on tombe hors des sentiers, eh bien, là, c'est autre chose, on n'a pas d'assurance. Et ce n'est pas ça qu'on demande à un fonds aussi, là.

M. Arseneau : On aura l'occasion d'y revenir. Merci beaucoup.

M. Caron (Martin) : Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : M. Caron, Mme Bouffard, merci beaucoup pour la contribution à nos travaux. La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures aujourd'hui. Bonne journée.

(Suspension de la séance à 13 h 04)

(Reprise à 15 h 02)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre, 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 la Fédération des pourvoires du Québec. Donc, je souhaite la bienvenue aux représentants de la Fédération des pourvoires du Québec. Je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour votre exposé, puis nous procéderons, comme vous le savez, à la période d'échange avec les membres de la commission. Donc, je vous invite donc à vous présenter ainsi que... présentez-vous, le premier porte-parole ainsi que la personne qui accompagne, et vous avez 10 minutes. Alors, vous avez le micro maintenant.

Fédération des pourvoires du Québec inc. (FPQ)

(Visioconférence)

M. Plourde (Marc) : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, mon nom est Marc Plourde, je suis président-directeur général de la Fédération des pourvoires du Québec. Je suis accompagné aujourd'hui de Dominic Dugré. Dominic est secrétaire général de la fédération. Donc, nous sommes tous deux à l'emploi de la fédération depuis maintenant près de deux décennies.

Alors donc, rapidement, je pourrais mettre en contexte les pourvoires du Québec. Notre organisation regroupe 330 pourvoires en opération au Québec. Il y a environ 580 pourvoires en opération sur le territoire québécois, donc on représente environ 70 % de l'offre active, là, des pourvoires en termes de capacité d'hébergement. Donc, nous, on parle de... c'est plus de 500 000 personnes qui fréquentent les pourvoires du Québec, annuellement. Évidemment, on est une industrie qui offre le plus grand réseau d'hébergement en milieu naturel au Québec, donc plus de 30 000 lits dans plus de 4 500 unités d'hébergement, chalets, auberges. Donc, c'est indéniablement un réseau très bien positionné

dans le paysage touristique québécois. D'ailleurs, on porte six des 14 expériences touristiques du Québec auxquelles on est associés.

Évidemment, au coeur de nos activités en milieu naturel, bien, l'utilisation des véhicules VHR, c'est au coeur de nos préoccupations. Donc, dans le cadre de notre exposé, on va rapidement vous parler, justement, de la relation des pourvoies avec les véhicules hors route et d'un certain nombre de commentaires qu'on aimerait vous partager dans le cadre de cette audition.

Donc, je passe dès maintenant la parole à mon collègue, Me Dugré.

M. Dugré (Dominic) : Oui. Bonjour, Mme la Présidente. MM., Mmes les députés, merci pour l'invitation à comparaître devant vous pour discuter du projet de loi n° 71.

Alors, je ne sais pas le... je ne lirai pas le mémoire, je pense qu'on aura une période de questions pour aller dans les détails, mais ce que je peux vous dire, c'est qu'on salue ce projet de loi là de manière générale. On est heureux de voir qu'il y a vraiment une intention d'assurer une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers du territoire. Puis il y a un aspect aussi qui revient dans deux, trois articles, qui est la protection des milieux naturels, parce que j'ai particulièrement aimé le libellé, là, de protection de la quiétude des milieux naturels et des animaux qui y habitent, la protection de la flore, des cours d'eau.

Évidemment, nos pourvoies, au coeur de leurs opérations, c'est l'environnement naturel, c'est ce qu'on vend à nos 500 000 clients. C'est pourquoi les 100 000 clients non résidents viennent chez nous. Nous sommes le plus grand réseau d'hébergement en milieu naturel au Québec, avec, donc, comme disait Marc, plus de 3 000 chalets et auberges.

Quand on parle d'accessibilité au territoire, il y a une autre consultation qui se déroule en parallèle, avec votre collègue de l'Énergie et des Ressources naturelles, concernant l'accessibilité au territoire. On est le réseau le mieux placé pour donner cette accessibilité-là. Oui, il y a d'autres territoires, il y a des gens comme des clubs... pas des clubs, mais des chalets privés, il y a des zecs, il y a la SEPAQ, évidemment, mais, avec 500 000 personnes, on est le réseau qui offre le plus d'accessibilité.

Puis ce qu'on vend, notamment dans nos pourvoies, surtout peut-être en période de chasse, les pourvoies à droits exclusifs, c'est des territoires, justement, exclusifs, où les gens vont être capables de se retrouver dans un lieu où ils vont avoir l'impression d'être seuls au monde, pour pratiquer, par exemple, la chasse à l'orignal. Donc, c'est vraiment... puis on utilise les VTT, on utilise les motoneiges, mais il faut arriver à être capable d'offrir le produit qu'on vend à notre clientèle. Ça fait que la notion de quiétude, là, demeure très importante pour nous.

Voilà. Je ne veux pas déborder dans le temps. Si vous voulez que je rentre dans les détails... ou on passe à la période de questions, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Donc, nous allons procéder aux échanges. Alors, M. le ministre.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, messieurs. Merci pour votre mémoire. Aujourd'hui, on va conclure nos consultations pour ce projet de loi avec vous. Vous êtes des acteurs non négligeables en termes de tourisme, au Québec, et surtout de touristes, oui, qui viennent d'un peu partout, je vais dire, dans le monde, mais aussi de touristes québécois qui viennent vous visiter dans les différentes pourvoies du Québec.

Puis ce qui est, pour moi, important dans votre mémoire que vous nous avez envoyé, c'est un peu là... Je veux vous parler de formation. On se souvient, puis j'imagine que, dans vos différents membres, au Québec, il y en a sûrement qui ont des motoneiges sur les pourvoies qu'ils louent. Corrigez-moi, est-ce que ça arrive ou pas du tout?

M. Plourde (Marc) : Bien, tout à fait, M. le ministre, on a des gens qui ont des parcs de motoneiges en location, oui.

M. Bonnardel : C'est ça. O.K., c'est ce que je croyais. Je reviens sur l'accident tragique des Français, de l'année passée, tout le monde s'en souvient, au Saguenay... au Lac-Saint-Jean. Présentement... bien, vos membres puis d'autres locataires qu'on connaît peut-être, à gauche et à droite au Québec, on le sait, on va louer une motoneige. Expliquez-moi un peu comment vos membres formaient, je vais le dire ainsi, là, c'est un bien grand mot, là... Le touriste français qui arrivait ou le résident de Montréal, le résident de Laval qui veut triper, puis qui s'en va dans le bois, puis qui se dit : Pour la première fois de ma vie, moi, je loue un VTT ou je loue une motoneige, c'était quoi, minimalement, ce que vous leur exposiez comme formation pour embarquer sur un Skandic, un Skandic, là, pour aller en hors piste, exemple? Parce que, veux veux pas, on est en pourvoirie, là, les sentiers, c'est... soit que c'était vous qui les préparaient, puis là on peut avoir une motoneige conventionnelle, mais, quand on est dans des secteurs très éloignés, plus souvent qu'autrement c'est du hors-sentier qu'on s'en va faire, là, puis c'est une autre façon de faire de la motoneige, là.

• (15 h 10) •

M. Plourde (Marc) : Oui. En fait, on a vraiment tous les segments, là. On a des pourvoyeurs qui ont développé un produit de motoneige hors piste sur leur territoire, avec... Règle générale, on essaie de... surtout avec les clientèles non résidentes, souvent, on va travailler avec des machines un peu moins puissantes, là. Évidemment, on ne met pas nécessairement des machines de 900 cc entre les mains de gens qui n'ont jamais fait de la motoneige. Normalement, donc, on a ces gens-là qui, oui, eux, louent des motoneiges de leur parc et donnent, évidemment, des consignes de base à leurs clients. Ils sont, normalement, également accompagnés par un guide, déjà, lors de ces activités-là.

On a une autre clientèle, très importante aussi, qui est la clientèle des agents réceptifs, qui, eux, voyagent des circuits au travers du Québec. Donc, à ce moment-là, on accueille des motoneigistes qui, eux, arrivent avec un guide, qui a été engagé par l'agence ou qui fait partie... donc, qui accompagne ces touristes-là. Donc, souvent, ça va être un genre de bed and breakfast hivernal, si on veut, où on reçoit ces gens-là, on leur offre l'hébergement, le souper, le déjeuner, et ils repartent pour une autre destination. Là, ça, c'est un autre... D'ailleurs, les Français, les Européens qui sont décédés au Lac-Saint-Jean l'hiver passé, ils arrivaient d'une pourvoirie dans la région de la Mauricie.

M. Bonnardel : C'est ça. C'était justement ce que vous avez nommé tantôt, un agent réceptif, donc c'était un guide qui ne venait pas nécessairement de la région...

M. Plourde (Marc) : Exact.

M. Bonnardel : ...puis qui connaissait les particularités du Lac-Saint-Jean ou des sentiers — je connais un petit peu le coin, là — précisément. Donc, c'est un peu ce que vous confirmez, à savoir que le guide qui était sur un territoire qui était méconnu, je vais le dire peut-être ainsi, là, poliment, pour lui. C'est ça qui est problématique, peut-être, encore aujourd'hui, jusqu'à tant qu'on soit capables de mieux former — puis ça, c'était ma deuxième question, à l'article 24 — les fameux guides. Donc là, vous me dites, minimalement, nos pourvoyeurs, les propriétaires, donnent une formation minimale, là : Tu embarques là-dessus, voici le frein, voici le bouton à gaz, puis on part?

M. Plourde (Marc) : Bien, écoutez, d'abord, une motoneige, les éléments sont assez basiques, hein, les commandes sont très simples : il y a le gaz, il y a le frein, puis, pour le reste, c'est entre les deux oreilles de l'utilisateur que ça se passe, en dessous du casque. Donc, oui, effectivement.

Écoutez, tu sais, on était à l'annonce de votre collègue, Mme Proulx, hein, qui visait justement à mettre de l'avant, là, une meilleure sécurité, une formation des guides, et puis c'est sûr que c'est arrivé en même temps que l'accident malheureux. Puis, écoutez, nous, dès l'abord, on s'est dit ouverts à participer, là, à ce chantier-là, de faire en sorte que les guides, les gens qui accueillent des non-résidents, notamment pour des séjours au Québec... On reconnaît, avec le gouvernement, là, que ça prend un minimum de compétences.

Puis je pense qu'à cet égard-là nous, on a l'intention, on a l'intérêt de travailler à vos côtés dans ce dossier-là pour faire en sorte qu'on mette en place des formations qui soient appropriées. Je pense qu'il faut être... il faut vraiment le voir aussi dans une optique, là... Tu sais, quelqu'un qui vient faire une expérience d'une journée, encadré par un guide, bien, je pense que, l'utilisateur, il va falloir être quand même... Je pense qu'il y a des limites, là. On ne peut pas passer une journée de formation pour faire une activité d'une journée, là. Mais, si l'encadrement est adéquat et que les notions de base sont bien inculquées, un peu comme ça se fait dans le domaine des embarcations de plaisance... Donc, je pense qu'on peut assurément rehausser le niveau de sécurité, là, dans nos opérations.

M. Bonnardel : Puis un bon guide, selon vous, je pense à voix haute, là, est-ce qu'il devrait y avoir une expérience de motoneigiste, minimale? Est-ce qu'il devrait y avoir une formation de secouriste? Est-ce que... Parce qu'encore fois, là, connaître un territoire, c'est une chose, là. Partir, exemple, de la Mauricie puis dire : Je suis rendu au Lac-Saint-Jean, parce que j'ai guidé des touristes français, je suis rendu 300 kilomètres plus loin...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je m'excuse de vous interrompre. Il y a une enquête du coroner dans ce dossier-là. Je vous demanderais d'être un petit peu prudent par rapport aux conclusions et aux affirmations que vous faites.

M. Bonnardel : Non, non, Mme la Présidente, ne vous inquiétez pas, là...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, je ne m'inquiète pas, mais je voulais juste...

M. Bonnardel : ...ne vous inquiétez pas, je vais juste sur le fait que la formation comme telle... Je pose des questions, à savoir : Quelle sorte de formation ou de point qu'on devrait mettre au guide que la ministre du Tourisme va déposer pour être capables de former les meilleures personnes dans le futur?

M. Plourde (Marc) : Bien, moi, je pense qu'avec les acteurs avec lesquels on va travailler dans ce dossier-là, je pense, notamment à Aventure Écotourisme Québec, qui est une des associations sectorielles en tourisme, avec laquelle on travaille beaucoup, qui a déjà élaboré un certain nombre de protocoles, notamment pour les circuits à motoneige, je pense qu'on va pouvoir circonscrire assez bien les exigences en termes de compétences. Je pense qu'il y a un peu de tout : l'expérience, la connaissance, évidemment, de la motoneige en tant que telle, de cette activité-là en termes de circulation hivernale, les notions en premiers soins puis en survie en forêt, je pense, pour les circuits en milieux éloignés, c'est clair que c'est incontournable, là.

On va devoir, par contre, voir ensemble de quelle façon on pourrait évaluer ces critères-là. Je pense que quelqu'un qui a une expérience, qui fait ce métier-là depuis 20 ans, n'aura peut-être pas besoin de passer par les mêmes étapes, là, à mes yeux, que quelqu'un qui débute dans ce métier-là. Je pense qu'il y a la place pour de la reconnaissance d'acquis, là, en termes d'expérience professionnelle.

Mais assurément qu'il y a des choses, qu'il y a des outils aussi technologiques, aujourd'hui, qui sont un peu incontournables, là, dans le contexte de l'accueil de clients puis de l'encadrement de clientèle, qu'on va devoir évaluer

aussi, de quelle façon ont pourra recourir aux différentes technologies, notamment le GPS, là. Ça pourrait éviter des accidents, là, l'obligation d'avoir un GPS, par exemple, pour celui qui accompagne le groupe.

Moi, personnellement, j'ai vécu des situations en milieux très éloignés, où j'avais des bons guides, effectivement, j'étais en pourvoirie puis j'avais des gens, mais ils avaient tous les outils dans les mains. On s'est ramassés dans des situations... on ne voit plus ni ciel ni terre, là, en hiver sur des grands plans d'eau. Et puis, quand ton guide est bien formé, a les bons outils technologiques en main, il est en mesure d'assurer la sécurité de ses clients, là.

M. Bonnardel : Oui, je suis très, très d'accord avec vous. Merci pour cette réflexion sur la formation des guides.

À l'article 48, là, je veux juste que vous clarifiez un petit peu le texte que vous nous avez mentionné, là, dont... on dit que la circulation... puis vous dites : «Nous croyons que ce pouvoir du ministre devrait aussi inclure celui de déterminer des conditions de pratique [permettant] la circulation hors piste.

«Cette désignation, faite par le ministre, devrait cependant prévoir que la circulation hors piste pourrait se pratiquer sous certaines conditions. Par exemple, il pourrait être possible de circuler hors piste dans les PADE à condition d'être accompagné d'un guide VHR qui travaille pour le pourvoyeur ou qui a un lien d'affaires avec lui.»

Qu'est-ce que vous voulez dire par «certaines conditions»? Ou élaborez sur l'article comme tel, là.

M. Plourde (Marc) : Bien, en fait, je pourrais peut-être laisser Dominic répondre à ça, là. Je compléterai au besoin.

M. Dugré (Dominic) : Bien oui, «certaines conditions», c'est parce que, là, il y a plus d'une disposition du projet de loi qui permet au ministre ou au gouvernement, là, à certains égards, de déterminer des lieux où la pratique va être soumise à certaines modalités ou être, en fait, carrément avec de la pratique de motoneige hors piste, par exemple.

Ce qu'on se dit, il pourrait y avoir... puis ce n'est certainement pas une majorité des pourvoyeurs, mais il pourrait y avoir des pourvoyeurs qui offrent la motoneige hors piste, qui font des aménagements, mais, étant donné qu'on est en terres publiques, n'importe qui peut y aller, donc... Puis l'expérience protection de client, alors qu'il y a d'autres utilisateurs, pourrait être moins élevée que ce que le client est en droit de s'attendre.

Donc, comment on procède? Est-ce que le ministre pourrait délimiter la zone, le PADE, la pourvoirie à droits exclusifs, comme une zone interdite au hors piste, sauf si on passe par les services du pourvoyeur? C'est à peu près ça qu'on veut dire. On veut préserver l'expérience client sur les territoires.

M. Plourde (Marc) : Ça, c'est dans le cas des pourvoyeurs qui ont développé l'activité. Dans le cas des pourvoyeurs qui n'ont pas développé l'activité, ces territoires-là, les territoires de pourvoirie, règle générale, on essaie de maintenir des bonnes... des populations fauniques en santé.

Notamment, notre produit-phare, c'est la chasse à l'orignal en pourvoirie, hein? On en a entendu parler beaucoup pour les mauvaises raisons, cet automne, mais il reste quand même que le fait de pouvoir circuler hors piste un peu n'importe où n'importe comment sur le territoire, ça a des impacts potentiels, là, d'une part, sur le dérangement des grands gibiers, mais, d'autre part, sur la qualité, même... Je sais qu'entre autres, là, les productions forestières en souffrent, à l'occasion, parce qu'un champ de plantation en montagne, bien, ça te fait un beau champ de neige, mais, en dessous de ça, tu as des petits sapins et des petites épinettes qui se font casser, quand on va casser les têtes. Ça fait que c'est un paquet d'enjeux.

Moi, quand j'ai lu cet article-là, ma première réflexion, M. le ministre, ça a été de me dire : Pourquoi qu'on ne détermine pas où on le permet? Mais on comprendra que les Québécois utilisent les motoneiges pour se rendre à leur camp, pour se rendre... C'est sur le territoire public qu'il y a vraiment un enjeu, à nos yeux, sur le comment on va pouvoir gérer cette activité-là, gérer l'accès aux différents... ou empêcher l'accès aux différents territoires.

C'est un article extrêmement important, ça, parce que je pense qu'effectivement, pour différentes raisons, la motoneige hors piste, c'est un segment de l'industrie de la motoneige qui est en très forte croissance. En même temps, on ne s'est pas dotés des outils pour gérer ça, là. Puis c'est une menace pour les réseaux fédérés, dans le sens où, souvent, ces utilisateurs-là ont une petite tendance à sortir du sentier, indépendamment de... On se rappellera, hein, vous savez, au Lac-Saint-Jean, comment qu'on a eu des problèmes, à un certain moment, avec les agriculteurs qui ont dit : C'est fini, les pistes de skidoo, on n'en veut plus. Bien, ça, c'est vraiment un enjeu central. Puis je pense que ça va demander beaucoup de réflexion, là, pour vraiment arriver avec la bonne application de cet article-là, là.

Mais il y a vraiment quelque chose, là, pour nos opérateurs de pourvoirie. Quand on dit les PADE, c'est les pourvoiries à droits exclusifs. On n'est pas très nombreux, il y en a moins de 200 au Québec. Ce sont des territoires assez restreints. Mais, pour nous, il y aurait vraiment un enjeu, là, d'avoir un pouvoir pour pouvoir limiter cette activité-là sans qu'elle soit encadrée sur nos territoires.

• (15 h 20) •

M. Bonnardel : O.K. Comment ça fonctionne ou comment ça va avec les différentes fédérations, autant des VTT que des motoneiges? Quand je dis ça, j'imagine que, sur le territoire, il y a une grande portion des pourvoiries où il n'y a pas de sentier fédéré, là, on va l'appeler le réseau supérieur, qui connecte, parce que vous êtes trop éloignés, ou il y en a d'autres qui... peut-être que le pourvoyeur se dit : Moi, je fais un sentier d'un kilomètre pour aller rejoindre le sentier fédéré, là. Je ne pense pas me tromper, là. Comment ça fonctionne, les relations entre les fédérations et vous, là? Il y a de l'harmonie? Vous êtes capables de conjuguer les besoins de tous et chacun pour être capables de trouver, on va dire, un terrain d'entente entre vos différents secteurs?

M. Plourde (Marc) : Oui, je vous dirais qu'avec les fédérations les relations sont très bonnes. La fédération des clubs quads, la Fédération québécoise des clubs de motoneigistes, on a des relations suivies, on a d'ailleurs des

chantiers en matière, justement, de développement du tourisme hivernal. On se parle beaucoup actuellement, dans le monde des associations touristiques.

On a un chantier avec l'alliance sur, justement, là, comment on assure un bon développement puis une pérennisation, notamment, de nos sentiers, puis vous savez qu'elle demeure un enjeu. Plusieurs de nos membres se sont impliqués activement, là, dans certains clubs motoneige en région éloignée. Certains sont même allés jusqu'à acheter des surfaceuses pour pourvoir... Puis, souvent, ce n'est pas un kilomètre pour rejoindre le sentier fédéré, des fois, c'est 20 kilomètres.

Et donc je vous dirais que c'est plus au niveau terrain, au niveau des clubs, parfois, qu'il y a des incompréhensions. Parce qu'encore là c'est une question d'arimage pour s'assurer qu'on puisse passer des... tu sais, lorsque... Il y a beaucoup de paliers administratifs, hein, quand un club veut faire un sentier, donc des fois on a certains enjeux locaux. Mais, règle générale, on a une très bonne collaboration de nos partenaires des autres fédérations, bien souvent, pour justement les régler, ces problèmes locaux là. De plus en plus, on a des agents, la fédération des clubs a des agents régionaux qui pratiquent sur le territoire. C'est la même chose chez nous.

Donc, je dirais, au niveau des relations... Moi, j'avais hâte de m'asseoir avec ces collègues-là, justement, pour travailler sur, notamment, le chantier de la formation des guides.

M. Bonnardel : Dites-moi, vous avez plusieurs de vos membres, là, sur le territoire québécois, répartis, là, un peu partout. Vous le savez, la popularité du hors-sentier est plus forte que jamais. Les grands manufacturiers vendent des motoneiges avec des chenilles, des crampons, là, qui ne finissent plus d'être gros. Est-ce que l'industrie du hors-piste, comment je dirais ça, est hors de contrôle ou vous considérez qu'il y a encore...

Parce que, bon, sur les terres publiques, on y va. Puis on n'a pas nommé le parc des Monts-Valin, que je connais bien, là, il y a beaucoup, beaucoup d'utilisateurs, les gens viennent de partout au Québec, le début de la saison se fait là. Comment vous considérez cette partie de l'industrie, là, qui est très, très, très populaire, là, avec une grande majorité des motoneiges qui sont vendues, là, pour aller en faire, là? Parce que, bon, vous le savez, une moto hors sentier, là, forte, avec des chenilles comme ça, en sentier, on démolit tout, là.

M. Plourde (Marc) : Oui, bien, effectivement. Écoutez, il y a des tendances auxquelles il faut s'adapter, hein? On ne les contrôle pas, c'est vraiment la demande qui détermine. Donc, oui, il y a une popularité très, très importante de ces motoneiges-là, de cette façon-là de pratiquer la motoneige. Bien, je vous reviens avec... c'est intéressant. On n'a pas le choix de s'y adapter, là, les utilisateurs, ils sont là, là.

Donc, maintenant, je vous reviens avec la nécessité de se donner des outils réglementaires, législatifs ou autres, pour être en mesure vraiment de pouvoir bien circonscrire les endroits où ces activités-là peuvent se faire de façon... de pratique libre versus la pratique encadrée. Je pense qu'il y a vraiment deux choses là. Puis de la pratique libre, d'après moi, ça mérite d'être circonscrit également, là. C'est extrêmement difficile à contrôler. Ça se passe en territoire... je veux dire, il n'y a pas beaucoup de polices, il n'y a pas beaucoup de surveillance, donc...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois vous interrompre dans votre élan, M. Plourde.

M. Plourde (Marc) : Il n'y a pas de problème.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je vais passer la parole au député de Mont-Royal—Outremont, du côté de l'opposition officielle.

M. Arcand : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. Plourde, bonjour, M. Dugré. La première question, évidemment, touche vos activités. Hier, les gens de BRP sont venus, ils nous ont dit : Écoutez, on a une année record sur le plan de nos ventes, à cause de la pandémie probablement. Chez vous, pour l'ensemble des pourvoiries, est-ce que vous avez des activités records actuellement? Est-ce que vous prévoyez avoir des activités records également ou c'est plus difficile?

M. Plourde (Marc) : Bien, si vous me permettez, d'abord, c'est une année atypique, évidemment, puis ça a été vécu très différemment selon les secteurs, je vous dirais, puis les types d'entreprises. On a des pourvoiries qui ont souffert beaucoup, là, des fermetures printanières, notamment nos pourvoiries, peut-être, dans l'ouest du Québec, le Nord, le Moyen Nord, là où il y avait des restrictions d'accès, où on a perdu complètement nos clientèles de non-résidents, donc, tu sais, dans des clients... nos produits de chasse printanière à l'ours noir, en Abitibi, dans l'Outaouais, un peu partout, ces gens-là qui étaient beaucoup axés sur les marchés non résidents.

Vous savez, les pourvoiries, une de nos particularités, c'est que, dans le monde des entreprises fauniques, on a vraiment une vocation, nous, d'exportation, d'aller chercher de l'argent neuf, d'aller offrir le Québec à des clientèles hors Québec. Donc, dans ce contexte-là, évidemment, nos 100 000 clients non résidents dont parlait Dominic, tout à l'heure, on ne les a pas vus cette année. Donc, ça, ça a été un choc énorme pour plusieurs.

Je vous dirais, les pourvoiries qui sont en périphérie des grands centres urbains ou même des centres régionaux, à partir du moment où on a pu accueillir nos clients et où les restrictions se sont levées, vers la fin juin, vraiment, là, on a vu une... plusieurs pourvoiries ont eu une très bonne saison. On se rend compte que les Québécois sont restés au Québec, et ça a été une opportunité de faire découvrir notre réseau. Donc, ça, on s'en réjouit.

Maintenant, les perspectives, bien, elles sont beaucoup reliées à la pandémie, évidemment. Tu sais, on a beaucoup d'intérêt, beaucoup de demandes. Maintenant, bien là, c'est les restrictions sanitaires, actuellement, qui demeurent le

frein, je vous dirais, je prendrais... En ce moment, on est dans la haute saison de la chasse aux cerfs de Virginie, à Anticosti. Bien, les deux pourvoies privées d'Anticosti sont fermées parce que, selon elles, c'était impossible de respecter les règles sanitaires dans le contexte actuel. La société d'État, la SEPAQ, à Anticosti, est demeurée ouverte. On se demande comment ils font pour appliquer les règles sanitaires, alors que nous, on n'est pas capables de le faire. Mais, vraiment, on a des très belles perspectives, si la situation sanitaire se...

Et j'ai le goût de vous dire : On estime environ 40 % du chiffre d'affaires qui s'est perdu, quand même, cette année, tu sais, malgré que certains ont mieux tiré leur épingle du jeu parce qu'ils étaient près des grands centres. Ça fait que 40 % du chiffre d'affaires de moins, c'est clair que ces entreprises-là vont devoir... plusieurs vont avoir besoin d'être accompagnées pour traverser cette période-là, donc on compte beaucoup sur des mesures de relance, là, qui viendront... On ne parle pas de compensation. Tout le monde a perdu, toutes les entreprises au Québec ont perdu. Maintenant, je pense que, comme bien des secteurs, on va avoir besoin d'un certain coup de pouce pour pouvoir traverser cette période difficile là sans perdre nos acquis sur les marchés étrangers, notamment.

M. Arcand : M. Plourde, vous appuyez le projet de loi. Ce que vous dites cependant, à l'intérieur, c'est que ça vous prend un petit peu plus de flexibilité, là. J'ai vu que vous demandez, entre autres, que, dans certains cas de piégeage... vous ne voulez pas que le casque soit obligatoire, ce genre de chose là. Ça, j'ai très bien compris ça. Maintenant, vous avez beaucoup parlé de formation. Je pense que, pour vous, la formation est importante. Pour les pourvoies, c'est quoi, les coûts acceptables? Et, la formation minimale obligatoire, ce serait quoi, pour vous, une situation idéale à ce niveau-là?

• (15 h 30) •

M. Plourde (Marc) : Bien, écoutez, j'ai de la misère à vous répondre, parce que, d'une part, on n'a pas entrepris nos chantiers de réflexion là-dessus. On le sait, on devait, suite aux événements malheureux de l'hiver passé... puis c'était déjà dans les intentions de mettre en place des comités, des groupes de travail. Je pense que, là, on va retomber sur nos pattes, un peu tout le monde, puis on va pouvoir se mettre au travail avec l'avancement puis l'adoption de ce projet de loi là.

Je vous dirais, les conditions... les coûts, il faut que ce soit en relation aussi avec les revenus, j'ai le goût de vous dire, tu sais? Je pense qu'on ne pourra pas demander à nos guides d'aller suivre une formation de trois mois, là. Puis, à ma connaissance, d'après moi, un programme, quelque chose de bien fait, pourrait se faire en quelques jours. Ça n'empêche pas le guide d'aller chercher sa compétence, peut-être, en survie en forêt ou, tu sais, les choses qu'on déterminera comme étant les procédures d'urgence, des choses comme ça. Mais, écoutez, pour moi, il n'a pas besoin d'aller faire un diplôme de technique au collégial, là, pour devenir un guide de motoneige certifié, là.

M. Arcand : J'imagine que ça va être dans le règlement futur que ça va être un peu plus encadré. J'imagine que vous allez vouloir être consultés, éventuellement, quand le règlement futur va apparaître... avant que le règlement futur apparaisse?

M. Plourde (Marc) : Bien, en fait, tout à fait, mais j'ai... En tout cas, de ce que nous, on discute avec les gens à l'administration, c'est que, prochainement, il va se mettre en place des groupes de travail pour qu'on puisse justement, probablement, par nos travaux, nos réflexions, permettre aussi d'éclairer le gouvernement, là, sur les mesures réglementaires qui s'imposeront, là. Mais je pense qu'il y a un chantier à mettre en oeuvre, je pense que le projet de loi, il est vraiment... c'est la pierre d'assise de ce chantier-là. Maintenant, nous, on va être présents pour l'ensemble des étapes à suivre, là.

M. Arcand : D'accord. Mme la Présidente...

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

Mme Charbonneau : Merci, Mme la Présidente. Bonjour. Merci pour votre mémoire. Je vais concentrer mes questions sur quelques sujets très particuliers. Vous faites un lien, dans votre mémoire, avec les dispositions réglementaires qui sont à la loi, là, la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune. On parle des amendes qui peuvent être données, de gens qui utilisent, en bonne partie, certains aspects, puis les infractions sont reconnues, autant par le ministre dans le projet de loi n° 71 que dans l'autre projet de loi. Est-ce que vous croyez qu'on pourrait faire un lien entre les deux? Vous semblez nous donner une suggestion de pouvoir prendre les pénalités, de un, et les mettre à l'autre. Donc, j'aimerais ça vous entendre là-dessus.

M. Plourde (Marc) : Je vais passer la parole à mon collègue pour vous répondre à cette question-là.

M. Dugré (Dominic) : Oui, bien, effectivement, c'est deux types d'infraction qui sont pas mal semblables, dans le projet de loi, dans la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune, notamment l'interdiction d'effrayer ou de pourchasser, mutiler ou de tuer un animal. Donc, ça, c'est les dispositions qu'il y a dans le projet de loi.

La différence avec le projet... l'infraction au niveau de la Loi sur la conservation de la faune, c'est qu'on... il y a une question d'intention, là. On parle de pourchasser, mutiler ou tuer volontairement un animal, ça fait que, là, il y a une différence dans l'intention. C'est peut-être ce qui explique la différence marquée entre les deux types d'infraction. Dans le projet de loi, on parle d'infraction... d'amende de 250 \$ à 500 \$, alors que ça peut aller jusqu'à près de 5 500 \$ dans le cas de du gros gibier, là.

J'ai lu ça, je suis persuadé que les rédacteurs du projet de loi étaient bien au courant aussi. Je ne voudrais certainement pas suggérer que les amendes qui sont inscrites dans la Loi sur la conservation de la faune soient revues à la baisse pour un acte volontaire de pourchasser un grand gibier, là. Ce n'est certainement pas ça qu'il faut voir dans... L'intention était de souligner ça et peut-être de voir à augmenter les amendes, là, en vertu de la Loi sur les véhicules hors route. Je ne suis pas sûr qu'on a besoin de se rendre au même niveau, mais il faut faire attention de la manière dont c'est libellé. Si on enlève l'aspect volontaire, là, effrayer une perdrix, là, en motoneige, tu sais, bon, on comprend qu'on n'aura pas de ticket, mais je me pose des questions sur la manière dont c'est libellé puis les amendes qui pendent au bout du nez des fautifs.

Mme Charbonneau : Merci. Mais vous avez raison, entre une perdrix puis un orignal, il y en a un des deux qui a plus peur, soit celui qui conduit ou celui qu'on croise. La perdrix a probablement plus peur, tandis que le conducteur qui voit un orignal arriver, c'est un peu plus impressionnant.

Vous revenez souvent sur le mot «volontaire», puis je comprends que probablement que vos membres puis les gens qui vous représentez vous ont beaucoup parlé de l'aspect volontaire. Vous êtes d'accord avec le principe qui veut qu'on porte un casque à partir du moment où on va à plus de 30 kilomètres-heure et plus. Ce matin, on a parlé aux gens de l'UPA, puis ils disaient : Si j'ai à traverser un sentier, si j'ai à passer d'un endroit à un autre... Puis il y a certains parcs où vous avez des traverses d'autoroute ou des traverses de lieux privés. Eux, ils disaient : Bien, peut-être que ça ne serait pas nécessaire, si c'est pour des travaux manuels ou pour mettre de l'identification. Est-ce que vous êtes d'accord avec ce principe-là ou vous gardez le principe qui veut que, si je passe d'un endroit à un autre, je dois avoir une protection supplémentaire?

M. Dugré (Dominic) : Bien, en ce qui concerne le port du casque, je pense que votre collègue l'a abordé précédemment, au niveau des activités de piégeage, il y a déjà une exception qui est prévue, là, dans le projet de loi. Nous, ce qu'on dit, c'est que, dans le cours des opérations, les employés de pourvoirie ont à se déplacer en VTT ou en motoneige puis à débarquer fréquemment, que ce soit pour dégager un chemin ou quoi que ce soit. Ça fait qu'on se dit que... Puis je pense que M. le ministre l'a abordé hier dans l'audition de la fédération des clubs quads, c'était dans les remarques d'introduction, qu'au niveau agricole, bien, il y avait... ça ne touchait pas beaucoup le monde agricole, là, cette disposition-là.

Ça fait qu'on s'apparente en plusieurs points, nous, au milieu agricole. Ça fait que, si on a à se déplacer, tu sais, faire des arrêts fréquents, on pense qu'on ne devrait pas être obligés de porter le casque. Si on a à se déplacer sur des plus grandes distances, peut-être, c'est autre chose. Puis on a mis une remarque aussi pour les autoneiges, c'est peut-être un cas d'exception, là, les fameuses «snowmobiles». C'est des grosses machines à habitacle fermé. Puis là, en lisant la disposition, les gens seraient obligés de porter le casque à l'intérieur. Mais ça ne va pas à plus de 30 kilomètres-heure, c'est fait pour des randonnées touristiques familiales, on se promène d'un point a à un point b. Alors, on pense que ça ne serait pas nécessaire d'avoir le casque.

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

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Merci pour votre présentation. J'ai deux petites minutes, un peu plus. Je vais aborder tout d'abord vos commentaires concernant l'article 22. D'autres l'ont mentionné avant moi, là. Vous êtes d'accord, donc, avec une formation de base pour ceux qui louent des véhicules. Vous parlez d'une formation collégiale qui est à proscrire. Mais plus sérieusement, pratico-pratique, vous voyez quoi comme une formation : un peu de pratique, un peu de théorie, seulement théorique, 15 minutes, une demi-heure, une demi-journée?

M. Dugré (Dominic) : O.K. Bien non, une demi-journée, certainement pas. On va commencer par la partie la plus facile, là : une demi-journée, certainement pas.

Mais Marc faisait mention, là, de... a survolé l'idée qu'il se passe des choses semblables dans le domaine des embarcations de plaisance. On exige, au niveau fédéral, depuis le début des années 2000, une carte de compétence, de conducteur d'embarcation de plaisance. C'est un cours de quelques heures, on obtient une carte, puis tout ça. Mais ceux qui ne l'ont pas peuvent quand même conduire une embarcation, en complétant ce qu'on appelle une liste de sécurité, qui est une feuille qui remporte... qui comporte peut-être une trentaine de questions : J'ai été informé que... bon, du fonctionnement de la machine, j'ai été informé que les conditions météo peuvent affecter la conduite. Ça fait que peut-être qu'un tour théorique comme ça avec... puis quelques minutes, je ne pense pas qu'on a besoin de passer une heure sur la machine pour savoir comment la manipuler.

Puis, la formation, je pense que les... puis les guides qui vont la donner ou les locuteurs vont être conscients de la connaissance de la personne, vont pouvoir passer plus de temps avec une personne versus une autre. Tu sais, si j'ai conduit des VTT toute ma vie, je n'ai pas besoin d'une formation de 15 minutes. Quelqu'un qui n'en a jamais suivi va peut-être prendre plus que 10 minutes avec le formateur, là. Comme disait Marc, il n'y a pas beaucoup de commandes à connaître, là.

M. Arseneau : C'est ça, on le voit davantage comme une liste de vérification puis un certain nombre de consignes, qu'un cours en tant que tel ou qu'une formation. Là, ça peut avoir l'air un peu pompeux, si je comprends bien, là, de parler d'une véritable formation?

M. Dugré (Dominic) : Bien, c'est parce que, si on donne une véritable formation, il va falloir se lancer dans une espèce d'attestation, parce que je ne voudrais pas suivre la formation à toutes les fois que je vais louer une motoneige. Donc là, ça prend un registre central, puis on sait ce que ça fait, les fichiers centraux de permis, là, ça coûte pas mal plus cher que ce que ça devrait.

M. Arseneau : J'ai encore quelques secondes?

La Présidente (Mme St-Pierre) : 10 secondes.

M. Arseneau : 10 secondes. Bien je vous remercie beaucoup de votre participation à cette commission. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, à mon tour de vous remercier d'avoir participé aux travaux de notre commission. Et vous étiez les derniers à comparaître pour cette portion de l'étape qui consiste à adopter un projet de loi.

Mémoires déposés

Donc, avant de terminer, je dépose les mémoires des personnes et des organismes qui n'ont pas été entendus durant cette commission. Et je vous remercie pour votre contribution, je vous souhaite une très belle fin de journée. Et la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 15 h 40)