



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 10 mars 2010 — Vol. 41 N° 50

*Consultations particulières sur le document intitulé **Rapport
sur les véhicules hors route — Vers un développement
durable de la pratique** (3)*

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Yvon Vallières**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	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
Distribution des documents parlementaires
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 10 mars 2010 — Vol. 41 N° 50

Table des matières

Auditions (suite)	1
Barreau du Québec	1
Conférence régionale des élus des Laurentides (CRE des Laurentides)	7
Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ)	14
Bombardier Produits récréatifs inc. (BPR)	21
Conseil canadien des distributeurs de véhicules hors route (CVHR)	27
Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE)	33

Intervenants

Mme Charlotte L'Écuyer, vice-présidente
Mme Danielle Doyer, présidente
M. Guy Ouellette, président suppléant

M. Norman MacMillan
M. Pierre Reid
M. Stéphane Bergeron
M. Etienne-Alexis Boucher
M. Marc Carrière
M. Jean-Paul Diamond
M. André Drolet

- * M. Pierre Chagnon, Barreau du Québec
 - * M. Marc Sauvé, idem
 - * Mme Déborah Bélanger, CRE des Laurentides
 - * Mme Julie Kennedy, idem
 - * M. Bruno-Serge Boucher, FCCQ
 - * M. Daniel Desjardins, idem
 - * M. Pierre Pichette, BPR
 - * M. Luc Fournier, CVHR
 - * M. François Morneau, idem
 - * M. Findlay Sams, idem
 - * M. Jean-François Girard, CQDE
 - * M. Michel Bélanger, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 10 mars 2010 — Vol. 41 N° 50

Consultations particulières sur le document intitulé *Rapport sur les véhicules hors route — Vers un développement durable de la pratique* (3)

(Onze heures trente-huit minutes)

La Présidente (Mme L'Écuyer): 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 téléphones.

La commission est réunie afin de poursuivre les consultations particulières et auditions publiques à l'égard du document intitulé *Vers un développement durable de la pratique*.

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

La Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Bergeron (Verchères) remplace M. McKay (L'Assomption).

La Présidente (Mme L'Écuyer): Aujourd'hui, mercredi le 10 mars 2010, nous recevons le Barreau du Québec — ça devait être à 11 heures, on s'excuse pour le retard, la Chambre a préséance; à 11 h 45, Conférence régionale des élus des Laurentides; une suspension pour l'heure du dîner. Nous revenons à 15 heures avec la Fédération des chambres de commerce du Québec; Bombardier Produits récréatifs à 15 h 45; Conseil canadien des distributeurs des véhicules hors route, 16 h 30; Centre québécois du droit de l'environnement, 17 h 15, pour un ajournement à 18 heures.

Auditions (suite)

Vous avez 10 minutes pour l'exposé de votre organisme, et ensuite nous participons à un échange entre les deux parties. Et je vais vous demander de vous présenter et de commencer votre exposé.

Barreau du Québec

M. Chagnon (Pierre): Alors, je me présente, Pierre Chagnon, je suis le bâtonnier du Québec. Et, à ma gauche, il y a Me Marc Sauvé, qui est directeur du Service de recherche et de législation au Barreau du Québec.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Alors, bienvenue. Et je vais demander, si vous alternez au niveau des présentations, de vous présenter pour fins de transcript. Merci.

● (11 h 40) ●

M. Chagnon (Pierre): Alors, Pierre Chagnon, bâtonnier du Québec. Mme la Présidente, M. le ministre délégué aux Transports, Mmes, MM. les députés, le Barreau du Québec remercie la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale de lui donner l'opportunité de lui soumettre ses commentaires et de lui faire part de ses préoccupations concernant le rapport soumis à la commission et intitulé *Rapport sur les véhicules hors route — Vers un développement durable de la pratique*.

Ces commentaires sont d'ailleurs consignés dans la lettre qui vous a été transmise le 3 mars dernier. La

mission impartie au Barreau par le législateur québécois est la protection du public. C'est essentiellement à la lumière de cette mission qu'il faut comprendre la démarche du Barreau devant la commission. La protection du public passe par le contrôle de l'exercice de la profession, mais aussi par la promotion de la règle de droit et de la saine administration de la justice.

Les préoccupations du Barreau se rattachent plus précisément au chapitre intitulé *Protection contre certains recours*. On peut y lire la conclusion suivante: «Dans l'optique où des efforts sérieux ont été et continueront d'être déployés afin de diminuer les inconvénients associés à la pratique du VHR, un consensus des régions demande de maintenir en vigueur cette protection contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou liés aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants, notamment afin de permettre aux tables de concertation régionale de poursuivre leurs travaux. L'ensemble des intervenants pourrait ainsi continuer à trouver des solutions novatrices et durables pour mettre en oeuvre des mesures d'atténuation ou déplacer des tronçons de sentiers conflictuels.»

Dans la partie III, page 45, *Discussions sur les perspectives d'avenir*, on identifie comme piste de discussion la possibilité de prolonger la protection contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage. À plusieurs reprises, le Barreau du Québec a fait part aux autorités gouvernementales de ses vives préoccupations concernant les immunités de poursuite liées à la pratique des véhicules hors route. Le Barreau a déjà eu l'occasion de souligner le caractère très exceptionnel et spécial d'une loi qui suspend les droits de poursuite civile des personnes qui subissent des inconvénients ou les préjudices découlant de l'utilisation par d'autres personnes de véhicules hors route, principalement de motoneiges. Le droit de recourir aux tribunaux pour obtenir réparation de préjudices fait partie des droits civils de tout citoyen dans une société comme la nôtre.

Par ailleurs, le Code civil prévoit certaines règles particulières à la propriété immobilière à l'article 976: «Les voisins doivent accepter les inconvénients normaux du voisinage qui n'excèdent pas les limites de la tolérance qu'ils se doivent, suivant la nature ou la situation de leurs fonds, ou suivant les usages locaux.»

Le Barreau du Québec a toujours été critique des régimes d'immunité qui placent des catégories de citoyens à l'abri de poursuite civile et qui nient aux autres le droit d'exercer un recours judiciaire pour les inconvénients et les préjudices subis. Ce type de législation ne constitue pas, de l'avis du Barreau, une conciliation des droits des uns et des autres, mais plutôt une négation inacceptable des droits de propriétaires riverains au bénéfice des usagers de véhicules hors route, de leur association, de municipalités et d'autres intervenants concernés.

Comme le mentionnait lui-même le Protecteur du citoyen, «le droit de chacun à la jouissance paisible de ses biens et le droit à une audition publique et impartiale par un tribunal indépendant sont, faut-il le rappeler, reconnus par les articles 6 et 23 de la Charte des droits et libertés

de la personne. On ne peut pas supprimer ces garanties sans avoir démontré la nécessité d'une telle mesure pour assurer la protection de l'intérêt public.»

Le Barreau est d'avis qu'une telle justification n'existe toujours pas. Le Barreau du Québec considère que, dans l'intérêt public, les règles de responsabilité civile extracontractuelle prévues au Code civil doivent continuer à s'appliquer, surtout à la lumière de la décision de la Cour suprême du Canada, dans l'affaire Ciment Saint-Laurent, qui a confirmé que des inconvénients de voisinage pouvaient être causés sans qu'il y ait de faute civile, donc, même si une loi ou un règlement permet l'activité qui cause des inconvénients, on doit obtenir réparation.

Dans une société libre et démocratique, on doit laisser les tribunaux assumer leurs responsabilités à cet égard. Nous ne connaissons pas de gouvernement qui aurait adopté, pour des motifs économiques, un régime d'immunité semblable en regard d'une activité récréotouristique. En principe, il pourrait arriver exceptionnellement que l'intérêt public commande une telle immunité si le fonctionnement de la société était gravement compromis ou que la sécurité de l'État était en jeu. Le Barreau soumet qu'une telle situation n'existe pas à l'heure actuelle.

En prolongeant le régime d'immunité de poursuite, on enlève une source importante de pression susceptible d'amener les divers intervenants concernés à trouver des solutions ou des mesures respectueuses des droits de chacun. On fait supporter aux propriétaires riverains tous les effets négatifs de l'immunité de poursuite.

Par ailleurs, les tables de concertation, sous la supervision du comité consultatif, sont notamment chargées de régler les problèmes des emprises ferroviaires désaffectées. Il est possible que, pour régler la problématique des emprises ferroviaires, il soit décidé de déverser ailleurs le flot de circulation des motoneiges qui s'y trouve. Les citoyens riverains des nouveaux sentiers qui s'estiment lésés seront-ils placés devant un fait accompli sans avoir eu l'occasion de donner au préalable leur version? Le simple citoyen risque alors de se buter au consensus intervenu entre les membres des tables ou du comité. Remettre le sort des victimes entre les mains de ceux-là même qui ont concouru à ces problèmes semble, de toute évidence, inadéquat.

Avec le projet de loi n° 90 de 2005, le gouvernement devait suspendre temporairement, pour une période de 16 mois, le droit de poursuite des personnes qui subissent les inconvénients de la pratique des véhicules hors route. Avec le projet de loi de 2006, le gouvernement se donnait un délai additionnel de cinq ans pour trouver des solutions satisfaisantes de cohabitation entre les usagers et les citoyens riverains. On envisage maintenant, dans le cadre du rapport sur les véhicules de novembre 2009, de prolonger à nouveau ce délai d'immunité pour une période qui n'est pas définie. Selon le Barreau, ces atteroiements n'ont plus de raison d'être.

D'ailleurs, la reconnaissance de telles immunités pour le bénéfice de certaines catégories de citoyens va à contre-courant des mouvements d'affirmation et de reconnaissance des droits et libertés par le Parlement québécois, qui, en 1975, a adopté une charte des droits et libertés de la personne à laquelle il a conféré un statut quasi constitutionnel et a, en 1991, adopté un nouveau code civil qui est entré en vigueur le 1er janvier 1994 pour réaffirmer et actualiser les droits civils des membres de la société.

Le Parlement avait d'ailleurs abrogé les articles 121 et 122 de l'ancienne Loi des mines, qui empêchaient ou

limitaient les poursuites civiles contre les exploitants de fonderies et d'affineries de métaux, et l'article 427, paragraphe 18, de la Loi sur les cités et villes qui faisait de même. Selon d'autres modalités...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Chagnon, on va vous demander de conclure, s'il vous plaît.

M. Chagnon (Pierre): Oui, merci.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci.

M. Chagnon (Pierre): Une page, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...allez-y...

M. Chagnon (Pierre): Afin de préserver les principes démocratiques de vie en société et les droits fondamentaux des citoyens, le Barreau demande donc au gouvernement de s'abstenir de prolonger à nouveau les immunités de poursuite au-delà du 1er mai 2011, tout en continuant à favoriser les discussions et la concertation entre les parties concernées afin d'atteindre une cohabitation harmonieuse des citoyens. Il serait socialement dangereux de banaliser cette mesure extraordinaire de suspension de droits. Une banalisation de cette mesure pourrait amener l'État à la reproduire dans d'autres contextes, que ce soit à des fins d'efficacité, d'économie ou à d'autres fins.

Le Barreau est très favorable à des modes non judiciaires de résolution des différends, qu'il s'agisse de médiation, de conciliation ou d'arbitrage, entre autres. Le Barreau est très favorable à la concertation des citoyens et des partenaires socioéconomiques dans la poursuite d'un mieux-être collectif pour tous. Je vous remercie de votre attention, Mme la Présidente. Et, si vous avez des questions difficiles, c'est mon confrère.

● (11 h 50) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. Chagnon. Je cède maintenant la parole à M. le ministre.

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. Bienvenue, Me Chagnon, Me Sauvé. En début, je vous ferais remarquer que, quand vous parlez de concertation et vous nous suggérez d'aller dans la concertation, je vous ferai remarquer que c'est déjà là. Les tables de concertation, qui sont impliquées directement dans le rapport qui a été déposé au mois de novembre à l'Assemblée nationale, et le comité consultatif des véhicules hors route, qui est un comité permanent dorénavant... qui sera permanent, a le droit ou la possibilité de recevoir les plaintes des citoyens. Et, pour nous, les citoyens — et, pour vous, le Barreau — sûrement c'est important. La sécurité est importante.

Quand on a fait le tour de toutes les tables de concertation au Québec, messieurs du Barreau, on n'a pas fait ça juste pour... on veut trouver des solutions pour les gens. Il y en a 500 000 qui se servent de ça. Il n'y en a pas 500 000 qui se servent de ça totalement pour les loisirs, mais une bonne partie qui se servent de ça pour les loisirs. Les gens tout partout dans toutes les régions du Québec, toutes les régions du Québec nous ont dit que, s'il n'y avait pas de protection contre certains recours, que les propriétaires de terrains ne donneraient plus de permis de... voyons, je... propriétaires, là...

Une voix: ...de passage.

M. MacMillan: Des droits de passage. Alors, c'est important pour nous d'avoir cette consultation et de trouver des solutions. Vous en avez mentionné une, concertation, c'est déjà là. Alors, on vous remercie de nous appuyer là-dedans, parce que je ne sais pas si vous aviez lu notre rapport avant, mais il est écrit en noir et blanc dans le rapport qu'il y en a, une concertation, puis que les citoyens ont le droit de recevoir les plaintes pour voir si on peut trouver des solutions.

Mais le problème qu'on a avec ça, que, si jamais il n'y a pas... On n'est pas rendus là. Je n'ai pas dit non plus qu'on était pour aller à l'immunité. S'il faut, on le fera. Mais, avant de se rendre là, on va avoir des bonnes discussions alentour de notre table de consultation. Mais il faut parler aussi de sécurité. Le ministère du Transport, c'est numéro un. Quand on m'a nommé là au mois de décembre, l'an passé, la première chose qu'on m'a dit, c'est la sécurité. Alors, si on laisse les gens, avec les véhicules hors route, se promener où ils veulent sans droit de passage, sans protection pour les gens qui sont là, il va arriver quoi à la sécurité, il va arriver quoi à l'environnement de ces endroits-là? On va laisser les 500 000 personnes se promener, là, tout partout sans permission? Ça veut dire quoi au bout de la ligne, ça? Ça, ça veut dire que les terrains des agriculteurs, à certains endroits, excusez l'expression, mais ils vont être maganés parce qu'il n'y aura pas de sentiers qui vont être balisés. Ça veut dire que l'environnement, l'environnement, qui est très important dans ce dossier-là... On va faire quoi avec l'environnement? Les gens vont pouvoir se promener n'importe où sans avoir de balises là. Alors, on fait quoi avec ça? Comment on va...

Puis parlez-moi... Est-ce que vous êtes capables de me parler des retombées économiques? 2 milliards, 14 000 emplois, puis on va dire aux gens c'est un «free-for-all»? Je ne pense pas. Alors, moi, j'aimerais ça vous entendre, une alternative, à part de votre concertation avec les citoyens, on l'a déjà. Vous pouvez élaborer si vous voulez, mais dites-moi donc comment qu'on peut assurer — et je me répète — assurer la sécurité des utilisateurs qui se servent des véhicules hors route soit pour leurs loisirs ou soit pour leur travail dans d'autres cas.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Chagnon ou M. Sauvé.

M. Chagnon (Pierre): Ah! je vais me lancer à l'eau.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Chagnon, la parole est à vous.

M. Chagnon (Pierre): M. le ministre, vous parlez à un converti, tout le monde est pour la sécurité. J'ai trois véhicules de cette nature dans mon garage, alors je sais de quoi on parle. Je sais pertinemment que c'est une industrie de 2 milliards qui est extrêmement importante, mais je me rappelle souvent les paroles de l'ancien premier ministre M. Jean Lesage, à l'occasion d'un congrès du Barreau, qui disait ceci: Il faut faire attention, et il priait les membres du Barreau à être très vigilants parce que... Ses mots étaient à peu près les suivants: On implante des mesures pour obtenir une plus grande efficacité administrative

parfois au détriment des droits, parfois au détriment de la justice. Et on pourrait avoir des exemples là-dessus. Alors, c'est sûr que tout le monde est pour la sécurité, mais, si on brandit toujours la possibilité de ne pas avoir d'immunité, on enlève probablement la pression auprès de certaines personnes pour qui on devrait trouver une solution rapidement. Ça date depuis 2004... 2006, l'immunité, je pense.

Une voix: ...2006.

M. Chagnon (Pierre): 2006, puis on est rendus en 2010.

M. Sauvé (Marc): Peut-être en complément de réponse...

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...vous identifier.

M. Sauvé (Marc): Oui. M. le ministre, écoutez, les arguments de sécurité, je pense qu'on... ils ont été verbalisés, ils ont été formulés dans le document. C'est archiconnu, ces questions-là. Par contre, ce qui est très décevant... Puis, je vais vous dire franchement, là, d'un point de vue d'avocat et du Barreau, moi, j'étais là en 2006, on a eu une commission parlementaire, il y avait la Protectrice du citoyen qui était là, la Commission des droits de la personne, le Barreau. Il y avait des questions de société, je pense, qui se posent sur la question des immunités, la banalisation de la question des immunités, et il y a eu un écho dans les médias à ce sujet-là, et, nulle part dans le document, ne serait-ce qu'un paragraphe ou deux, on ne retrouve une trace de ces débats-là et des arguments qui ont été avancés au chapitre de ce débat de société: Est-ce que, socialement, c'est une solution, les immunités de poursuite? Est-ce que c'est une solution?

Vous avez, à la page 48, une piste de discussion qui est très bonne. Piste de discussion: présence policière accrue. Alors, oui, c'est ça qu'il faut, il faut renforcer l'application des règlements qui existent actuellement. C'est ça qu'il faut. C'est ça, la solution, renforcer l'application de la réglementation, mais pas enlever des droits à des citoyens, pas mettre à l'abri de leurs responsabilités d'autres citoyens et priver les citoyens qui subissent des préjudices d'un certain recours. Je ne pense pas que c'est une voie socialement acceptable. Demain matin, vous allez avoir d'autres groupes. Il y a déjà les agriculteurs qui ont ce type d'immunité — le Barreau s'est prononcé contre ça — ensuite les motoneigistes. Anciennement, on avait les gens des mines. Après ça, on a eu quoi? On a eu des gens des papetières. La liste va être longue. Combien de personnes vont cogner à la porte de l'Assemblée nationale pour avoir des immunités pour des raisons économiques?

La question du développement durable. On doit tenir compte de l'économie dans le développement durable, mais ce n'est pas la seule dimension du développement durable, il y a les questions sociales aussi puis les questions environnementales. Et, nous, ce qu'on trouve là-dedans, c'est qu'il y a un très, très net déséquilibre en défaveur des droits individuels et des citoyens. Et on est ouverts à des solutions, et ça, on pourrait en discuter avec vous si vous avez des questions là-dessus.

M. MacMillan: Je suis supposé être ici pour juste... Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Je suis supposé être ici juste pour poser des questions, mais je vais être obligé de vous dire que je suis complètement en désaccord avec vous quand que lui dit qu'il n'y a pas eu de débat social. Les tables de concertation à travers... depuis trois ans, ont travaillé très fort dans chacune des régions pour trouver des solutions qui vont vers un avenir plus sécuritaire, plus environnemental dans nos sentiers. Les accidents, tous les accidents... la majeure partie des accidents de véhicules hors route sont hors sentier. Alors, il faut trouver une solution.

Et il y a un point que je veux vous mentionner, dans l'article, ce matin, vous dites... bien, vous dites, je ne sais pas si c'est vous qui... Il y a quelqu'un du Barreau qui a parlé à M. Bisson hier, monsieur... oui, Bisson: «Je ne connais aucun autre exemple d'une loi, au Canada ou n'importe où ailleurs dans le monde, qui empêche une partie de ses citoyens de faire valoir leurs droits devant les tribunaux. Sur le plan du respect des droits fondamentaux, c'est un non-sens.»

Vous venez de mentionner qu'il y en a d'autres, immunités. Je vous ai entendu dire ça, est-ce qu'il y a d'autres... Il y en a au ministère des Ressources naturelles. Il y en a aussi avec les agriculteurs, pas l'UPA, là, mais les gens qui ont le droit... Alors, il ne faudrait pas dire ça, là, qu'on... On ne serait pas les seuls si on décide de faire ça.

M. Sauvé (Marc): ...au Québec. Mais, pour des raisons récréotouristiques, là, pour une activité récréotouristique, ça, c'était spécial.

M. MacMillan: Il faudrait le mentionner, là, que c'est récréo... Ensuite, dans votre rapport...

M. Sauvé (Marc): On est ouverts...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Excusez...

M. MacMillan: Je n'ai pas terminé.

M. Sauvé (Marc): C'est beau.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Dans votre rapport ou dans votre lettre que vous avez ici, il y a un point qui m'a frappé. Puis, écoutez, là, si je suis complètement dans le champ gauche, vous me le direz, je ne suis pas avocat...

Une voix: Peut-être droite, mais pas gauche.

M. MacMillan: Non, pas du tout, surtout pas. Mais je veux juste clarifier, il est écrit: «Dans une société libre et démocratique, on doit laisser les tribunaux assumer leurs responsabilités à cet égard. [...]En principe... — je saute des bouts, là, mais là je vais directement — il pourrait arriver exceptionnellement que l'intérêt public commande une telle immunité [et] si le fonctionnement de la société était gravement compromis ou que la sécurité de l'État est en jeu. Le Barreau soumet qu'une telle situation n'existe tout simplement pas.»

Mais, moi, je pense que la circulation hors sentier mérite de regarder peut-être d'aller à l'immunité à cause de la sécurité, qu'on doit protéger nos citoyens au Québec.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Sauvé.

M. Sauvé (Marc): Alors, écoutez, comme on le mentionnait, la meilleure garantie, la meilleure assurance de cette sécurité-là, ce n'est pas en levant des immunités, c'est en appliquant la réglementation et en mettant les ressources nécessaires pour appliquer la réglementation, qui a évolué avec le temps et qui est bien meilleure aujourd'hui qu'elle l'était.

Maintenant, pour ce qui est des solutions, on est ouverts, au Barreau, à des solutions. On comprend les considérations économiques et de sécurité. On n'est pas totalement fermés, on ne vit pas sur la planète Mars. On peut envisager des recours plus légers qu'un recours collectif à la Cour supérieure. Encore faut-il se donner le temps et se donner l'occasion de le travailler avec le ministère. Alors, on est ouverts à ça. Il y a des mécanismes possibles: un mécanisme d'arbitrage, un mécanisme de médiation obligatoire avant d'arriver à un recours qui pourrait être fait au TAQ, par exemple, au Tribunal administratif du Québec. On est ouverts à des solutions de cette nature-là, mais on trouve qu'il y a un déséquilibre très, très net en défaveur des droits individuels et des citoyens qui subissent des préjugés.

Je le vois, là, ici, là, «mettre en place — là, ça, c'est à la page 17 — un comité consultatif à l'échelle du Québec, notamment pour superviser les travaux [...] et recevoir les plaintes des citoyens». Alors, comment ça fonctionne? Est-ce qu'il s'agit d'un forum impartial, indépendant? Est-ce qu'il y a des remèdes? Est-ce qu'il y a des indemnités qui peuvent être payées? C'est quoi, finalement, là? Qu'est-ce qu'il y a là-dedans pour le citoyen, les droits individuels des citoyens? Il y a un déséquilibre, et c'est ça qu'on déplore au Barreau. C'est qu'on dit: Oui, on peut tenir compte de plusieurs facteurs, de plusieurs considérations, mais rétablir un équilibre en prévoyant des recours. Voilà. Donc, on est ouverts à travailler sur cette voie-là.

● (12 heures) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il vous reste deux minutes, M. le ministre.

M. MacMillan: Oui. Juste avant de passer la parole à mes collègues, là, je veux juste vous mentionner qu'on est à la table de consultation. Alors, on vous écoute puis on veut discuter de ça avec vous. Mais, si après il y a d'autres choses, ça me fera plaisir de vous rencontrer, là. Mais n'oubliez pas dans vos interventions, n'oubliez pas la sécurité. Alors, M. Pierre... le député...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député d'Orford, s'il vous plaît. Et il vous reste 1 min 30 s.

M. Reid: Ah! ça ne sera pas très long, puis la réponse ne demande pas une grande réponse. Je voudrais commencer la question sur un ton peut-être un peu plus humoristique, là. Si le Barreau était un parti politique, vous auriez sans doute des questions qui feraient ressortir ce qui pourrait être possible apparence de conflit d'intérêts, évidemment, parce que les poursuites procurent de l'emploi à des avocats. Mais, par contre, votre dossier est bien étoffé, et je ne vous demanderai pas cette question-là parce que vous avez répondu à beaucoup de ces questions dans la présentation de votre dossier, je pense, notamment en disant que vous n'étiez pas contre des recours non judiciaires

comme tels, des solutions de ce type-là, etc., et aussi parce que vous n'êtes donc pas un parti politique et je ne suis pas un journaliste.

Mais la question que je voudrais vous poser est simple et technique, si vous voulez. Je suppose que, si l'Assemblée nationale, dans sa grande sagesse évidemment, après avoir entendu tout le monde, juge qu'il est de l'intérêt public de prolonger une période de protection contre les recours au delà du 1er mai 2011, je suppose — et je voudrais vous entendre là-dessus — que vous seriez d'avis que cette prolongation devrait être limitée dans le temps et non pas une prolongation indéfinie.

M. Chagnon (Pierre): Vous avez tout à fait raison.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Chagnon, il vous reste 30 secondes.

M. Chagnon (Pierre): Oui. Vous avez tout à fait raison. Entre une période limitée et une période illimitée, il y a un monde de différence. Cependant, en ce qui concerne le rôle du Barreau du Québec, les poursuites, vous savez, monsieur, le Barreau dépense des millions pour favoriser la médiation et la conciliation. Et je pourrais prendre la peine de vous dire que, parmi les 23 000 avocats, seulement 15 % d'entre nous allons plaider devant les tribunaux. Alors, cette chose-là, de favoriser les poursuites, c'est absolument minime. Je ne sais pas si ça va faire vivre quatre ou cinq avocats, tout au plus. On défend tout simplement un principe. J'ai parlé des droits reconnus par la Charte des droits, et c'est ça que nous défendons comme principe, et non pas la question de poursuite.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci.

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ah! parfait. On va l'amputer sur votre temps. Allez-y, M. Sauvé.

M. Sauvé (Marc): Je suis inquiet, tout de même, par la perspective de prolonger à nouveau quelque chose qui devait être temporaire. Pour 16 mois; après ça, cinq ans; puis, après ça, combien de temps? Ça ressemble à l'impôt sur le revenu fédéral en 1917 où on disait: Oui, c'est temporaire, pour la guerre. Donc, à un moment donné, je pense qu'il va falloir finir ces attermolements-là et peut-être arriver à des solutions qui sont plus viables dans une société comme la nôtre.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. Sauvé. Je cède la parole au député de Verchères. M. le député, la parole est à vous.

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Messieurs, merci de votre présentation étoffée, solide. Je ne suis pas juriste, mais j'imagine que je ne vous apprends rien si je vous dis qu'il n'est pas inhabituel — ce n'est pas usuel, mais il n'est pas inhabituel — que le législateur se réserve la possibilité de créer, dans des circonstances exceptionnelles, des situations d'immunité. Le meilleur exemple de cela, on y a fait référence à la période de questions, c'est la clause «nonobstant», qui permet de ne pas invoquer la Charte des droits et libertés, qui permet... au fond, qui empêche

qu'on puisse invoquer ces droits pour les faire défendre devant les... faire en sorte qu'ils soient défendus devant les tribunaux. Mais je comprends aussi qu'il s'agit et qu'il doit s'agir, dans tous les cas, d'une mesure absolument exceptionnelle. Je suis de ceux qui pensent que, dans ce cas également, nous devons faire preuve d'une extrême précaution avant de recourir de nouveau à cette immunité, puisque, d'une situation qui doit être exceptionnelle, de report en report elle devient tout simplement usuelle. Et ça, je ne crois pas que ce soit souhaitable.

Et je pense que l'un des éléments les plus intéressants de votre présentation, je l'ai retrouvé à la page 3 — puis vous y avez fait référence en réponse à une question du ministre — c'est lorsque vous dites: «En prolongeant le régime d'immunité de poursuite, on enlève une source importante de pression susceptible d'amener les divers intervenants concernés à trouver des solutions ou des mesures respectueuses des droits de chacun. On fait donc supporter aux propriétaires riverains tous les effets négatifs de l'immunité de poursuite.» En d'autres termes, ce que vous dites là, c'est que, pour qu'il y ait conciliation, il faut qu'il y ait, d'une certaine façon, négociation. Puis, pour qu'il y ait négociation, il faut qu'il y ait un pouvoir de négociation de part et d'autre. Or, ce que vous nous dites, c'est que l'immunité vient enlever le pouvoir de négociation de l'une des parties, ce qui fait en sorte qu'on peut bien se gargariser indéfiniment d'une volonté de conciliation, mais de conciliation, il n'y en aura pas tant et aussi longtemps que demeurera ce que vous appelez, vous, ce déséquilibre.

Alors, j'abonde dans le sens du ministre pour dire qu'il y a effectivement des tables de concertation, que ces tables de concertation ne sont pas exclusivement, loin de là, composées d'usagers de véhicules hors route, qu'il y a différents acteurs autour de ces tables qui font valoir des points de vue tout à fait divergents, tout à fait différents, et il faut effectivement trouver le point d'équilibre pour faire en sorte que nous puissions solutionner ce problème épineux qui survient périodiquement comme un mauvais cauchemar, là, qui nous revient continuellement. Alors, c'est sûr que d'entendre, de lire les tables de concertation dire: On aurait besoin du prolongement de la période d'immunité pour nous permettre de trouver des solutions, moi, ça ne me rejoint pas vraiment parce qu'ils ont eu 16 mois pour le faire une première fois, ils ont eu cinq ans pour le faire une deuxième fois puis ils ne sont pas encore arrivés à une solution. Tant et aussi longtemps qu'on enlève ce pouvoir de pression de l'une des parties, je ne suis pas sûr qu'on va réussir à trouver une solution.

Alors, par contre, ce que j'ai trouvé intéressant, on ne le retrouve pas vraiment dans votre mémoire, mais on l'a retrouvé dans une des réponses qui a été donnée il y a quelques instants, c'est de dire: Bien, il y a peut-être des choses qui peuvent être faites sur une base intermédiaire. Avant de se ramasser devant les tribunaux, là, puis de frapper le moustique avec la masse, là, il y a peut-être des choses qui peuvent être faites. Puis, à cet égard, je pense que vous avez bien fait de souligner que les avocats, les membres du Barreau, ne sont pas que des plaideurs devant les tribunaux. Très souvent, ce sont des gens qui jouent un rôle très important en matière de conciliation, et, à cet égard, il y a probablement davantage intérêt du point de vue économique pour vos membres de réaliser des opérations de conciliation que de vous ramasser devant les tribunaux, effectivement.

● (12 h 10) ●

Vous avez parlé de recours devant le TAQ. Bien, moi, je pense qu'on devrait effectivement envisager une espèce de gradation de ce qui devrait être fait avant d'en arriver devant les tribunaux plutôt que de dire: On ne se rendra pas devant les tribunaux, ce qui, à mon sens, est une négation du droit fondamental de chaque citoyen de pouvoir défendre ses droits devant les tribunaux. Alors, comme vous pouvez le voir, je ne suis pas, d'emblée, très chaud à l'idée, personnellement, de prolonger cette immunité. Du moins, je pense qu'on ne m'a pas encore convaincu de l'absolue nécessité — et votre mémoire va plutôt dans l'autre sens — à ce stade-ci, d'ajouter une nouvelle prolongation à cette immunité. J'ai plutôt l'impression, personnellement, que cette immunité, si elle devait être prolongée, constituerait une espèce de mesure dilatoire empêchant d'en arriver à un véritable règlement. Et, comme j'ai eu l'occasion de le dire à des intervenants du milieu de la motoneige il y a de cela quelques jours, si on veut faire en sorte d'améliorer les relations entre les divers intervenants, ce n'est pas nécessairement en maintenant dans un état de récrimination et de frustration permanentes une des parties en présence qu'on va nécessairement y parvenir. Ça ne crée pas un bon climat pour trouver une concertation, pour parvenir à une conciliation. Alors, dans mon esprit à moi, ce n'est pas nécessairement la voie à emprunter. Je ne l'exclus pas d'emblée, mais, comme je vous dis, je n'ai pas encore été convaincu de l'opportunité, à ce stade-ci, d'y recourir de nouveau. Parce que, d'une mesure temporaire, ça commence à ressembler à une mesure pas mal usuelle et permanente, et ça, je trouve ça inquiétant personnellement.

J'aurais le goût de vous demander d'élaborer, puisque ce n'est pas fait dans le mémoire, ça l'a été fait brièvement dans une intervention... J'aurais le goût de vous demander: Vous, comme juristes qui avez parmi vos membres d'innombrables collègues qui travaillent au quotidien dans le secteur de la conciliation, j'aurais le goût de vous demander d'élaborer sur les étapes intermédiaires avant d'en arriver aux tribunaux que vous pourriez suggérer à la commission, de telle sorte que nous puissions éventuellement intégrer ces propositions-là à des mesures réglementaires ou législatives qui viendraient, nous l'espérons, régler une bonne fois pour toutes cette problématique sensible que nous vivons dans nos régions. Parce qu'il ne faut pas nier, le ministre a bien raison, il ne faut pas nier l'importance économique de cette industrie pour le Québec, pour les finances publiques du Québec, et, conséquemment, il faut trouver un modus operandi qui soit acceptable pour tout le monde.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Chagnon, je présume... M. Sauvé.

M. Sauvé (Marc): Alors, je pense que, pour que tout citoyen ait cette impression fondamentale, ce sentiment que justice est rendue, ça prend, à quelque part dans le processus, quelque chose d'indépendant et d'impartial, et donc c'est avec ce principe-là d'indépendance et d'impartialité d'un processus que je pense qu'on pourrait arriver à une solution satisfaisante. Le Barreau est ouvert, comme je l'ai mentionné tantôt, à discuter avec le ministère, avec les intervenants du détail d'application de ces solutions-là. On a déjà mentionné... en 2006, on avait mentionné un arbitrage. Pourquoi pas un mécanisme d'arbitrage au niveau

des municipalités ou des municipalités régionales de comté, une médiation obligatoire avant d'arriver soit au tribunal ou au Tribunal administratif du Québec, qui est une mesure... qui est un tribunal administratif, donc un peu plus souple? Ce sont toutes des possibilités, ça, qu'on est prêts à travailler et à examiner avec nos comités ou nos membres de comités, tout ça dans le but de rétablir ce qui nous semble être actuellement un très net déséquilibre.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Si vous permettez, Mme la Présidente, très brièvement, après quoi je passerai la parole à mon collègue de Johnson. Mais très brièvement, pour le bénéfice des membres de la commission, vous serait-il possible, au cours des prochains jours, de nous faire parvenir un écrit contenant ces propositions-là dont vous êtes disposés à discuter avec les gens du ministère, puisque les membres de la commission auront vraisemblablement l'occasion de formuler des recommandations au ministère? Donc, si vous voulez que nous travaillions dans le sens de ce que vous souhaitez, je pense que ce serait intéressant que vous nous fassiez parvenir par écrit ces propositions-là. Parce qu'il ne suffit pas de dire aux membres de la commission: On ne veut pas de l'immunité, il faut dire aussi aux membres de la commission ce que vous voulez à la place de l'immunité. Alors là, on sait clairement que vous êtes contre l'immunité, mais on aimerait savoir précisément ce que vous proposez comme mesures, comme étapes intermédiaires avant de pouvoir recourir aux tribunaux. Alors, nous allons attendre, si vous le voulez bien, avec impatience ce document que vous pourriez nous acheminer.

Sans plus tarder, à moins que vous souhaitiez réagir à mon intervention, sans plus tarder, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, merci. On va, d'abord, vous demander d'acheminer le document au secrétariat de la commission. Merci. Je cède la parole à M. Johnson. Il vous reste quatre minutes.

M. Boucher: Je serai plus court. Merci, Mme la...

Une voix: ...

M. Boucher: ...il y a quand même eu trois premiers ministres du Québec, là, qui s'appelaient Johnson, ça augure bien.

Une voix: ...

M. Boucher: Non, non, mais... Non, en fait, ma question... Mon collègue a parlé, là, des propositions intermédiaires entre la levée de l'immunité, actuellement, dont bénéficient, là, les usagers et... Mais avant il existe, effectivement, des tables de concertation, auxquelles a fait référence le ministre. Des gens pourraient croire, finalement, que ces tables de concertation là sont juge et partie, malgré la présence d'un ou deux citoyens autour des tables de concertation, puisqu'ils... Évidemment, ils réunissent non seulement des usagers, mais aussi des représentants des municipalités qui bénéficient de l'industrie récréotouristique des VHR, etc. Est-ce qu'il pourrait, selon vous, y avoir

des mesures, O.K., ou, finalement, un cadre qui pourrait s'assurer, finalement, de donner un certain niveau de confiance aux gens qui feraient appel à ces tables de concertation là pour qu'ils puissent, finalement, s'assurer d'avoir un traitement juste et équitable de leurs plaintes, de leurs préoccupations?

La Présidente (Mme Doyer): M. Chagnon? M. Sauvé.

M. Sauvé (Marc): C'est certain qu'actuellement, tel qu'on comprend les choses, il y a un problème de cette nature-là, de juge et partie et de, peut-être, d'un manque de confiance du citoyen face à un processus comme celui-là et la possibilité de se faire entendre dans un processus indépendant et impartial. Alors, c'est ces deux critères-là de l'indépendance et de l'impartialité qu'il faut revoir, qu'il faut mettre en application dans ces processus. Il est important aussi que la personne puisse avoir une quelconque réparation. Parce que c'est bien beau de parler, de discuter, tout ça, mais, au bout de la ligne, c'est comme une expropriation, d'une certaine manière, ou partiellement une expropriation. Est-ce qu'il y a des indemnités? Comment ces choses-là peuvent être financées? C'est tout ça qu'il faut voir.

Mais il est certain que, si le même groupe qui a pris une décision, disons, de déplacer un sentier et puis qui cause effectivement des inconvénients pour des propriétaires riverains, si ce même groupe entend les plaintes, on peut se demander, effectivement, est-ce que justice a apparence... est-ce qu'on a apparence de justice dans un processus comme celui-là. Alors, tout ça, ça va faire partie des considérations qu'on prend en note, et on va vous acheminer, donc, un document qui va faire part... enfin, vous faire part des propositions possibles dans ce sens-là.

La Présidente (Mme Doyer): Monsieur... Ça va?

M. Boucher: C'est beau, je vous remercie.

La Présidente (Mme Doyer): On vous remercie, M. Chagnon, M. Sauvé. On vous remercie de votre présence.

Je vais suspendre quelques minutes. Et je demanderais aux gens de la Conférence régionale des élus des Laurentides...

(Suspension de la séance à 12 h 18)

(Reprise à 12 h 19)

La Présidente (Mme Doyer): À l'ordre, s'il vous plaît! On a un agenda, il faut réellement... À l'ordre, s'il vous plaît! Je souhaite la bienvenue à Mme Bélanger et Mme Kennedy, je suppose, Conférence régionale des élus des Laurentides. Bienvenue parmi nous. Vous avez 10 minutes pour présenter votre mémoire et, après, une période de questions partagée entre les deux... en présence. Oui.

Conférence régionale des élus des Laurentides (CRE des Laurentides)

Une voix: Merci, Mme la Présidente.

● (12 h 20) ●

La Présidente (Mme Doyer): Vous vous identifiez... prendre la parole.

Mme Bélanger (Déborah): Déborah Bélanger, maîtresse de Rivière-Rouge et présidente de la Table des véhicules hors route des Laurentides, et, avec moi, aujourd'hui... je suis en compagnie de Mme Julie Kennedy, qui est la coordonnatrice de la Table de concertation des véhicules hors route des Laurentides.

Alors, Mme la Présidente, M. le ministre délégué, mesdames messieurs de la commission, c'est avec grand plaisir que la Conférence régionale des élus des Laurentides vous présente aujourd'hui ses commentaires concernant le rapport sur les véhicules hors route intitulé *Vers un développement durable de la pratique*, présenté en décembre 2009 par M. Norman MacMillan, ministre délégué aux Transports. Voici donc nos commentaires pour les mesures énoncées dans ledit rapport.

Tout d'abord, au chapitre 1, *Poursuivre la concertation*, concernant la mesure sur la concertation régionale, la CRE des Laurentides est d'accord pour que le mandat soit adapté en fonction de l'avancement des travaux et qu'il soit prolongé pour trois ans. Aussi, la CRE souhaite voir augmenter le soutien financier à 60 000 \$ par année. Pour la réalisation du premier mandat, la CRE a reçu une aide financière de 120 000 \$ du ministère des Transports du Québec, et les dépenses totalisent plus de 230 000 \$.

Concernant les mesures sur le comité consultatif et le comité interministériel sur les véhicules hors route, la Conférence régionale des élus des Laurentides est en accord avec les propositions du document qui mentionnent que le comité consultatif deviendra permanent et que le comité interministériel sera maintenu. De plus, au niveau national, il est suggéré que le comité consultatif sur les VHR soit mieux organisé afin d'assurer un meilleur suivi des décisions prises. Nous réitérons la demande de la mise en place de deux sous-comités de travail afin de trouver des solutions et du financement pour résoudre les problèmes VHR. Aussi, nous sommes d'avis que le comité interministériel sur les VHR doit maintenir et renforcer les liens entre les ministères afin d'optimiser le soutien aux régions.

Pour poursuivre au chapitre 2, *Financer adéquatement les sentiers*, concernant la mesure de la surcharge sur l'immatriculation de 15 \$, la CRE des Laurentides est en accord avec cette proposition.

Au chapitre 3, *Soutenir le bénévolat*, concernant l'institution du prix de reconnaissance afin de reconnaître l'important travail et le dévouement des bénévoles, la CRE des Laurentides est en accord avec cette proposition. Par contre, il a été souligné à plusieurs reprises que les bénévoles des clubs VHR sont à bout de souffle. Les bénévoles ont besoin de soutien régulier dans leurs démarches au niveau des opérations et de la gestion. De plus, il faut examiner la possibilité d'offrir une aide directe et un support financier aux intervenants VHR avant la mise sur pied d'un prix de reconnaissance.

Maintenant, concernant les pistes de discussion pour assurer la pérennité de la pratique par un resserrement de son encadrement, les distances séparatrices, à la question: Y aurait-il lieu de modifier les distances séparatrices entre les sentiers et les résidences, particulièrement pour les nouveaux sentiers? Devrait-il y avoir des exceptions?, nous répondons qu'il est certain qu'il est pertinent d'éloigner

les sentiers existants de résidences lorsque ceux-ci sont aménagés trop près d'une résidence. Dans la région, les clubs sont encouragés à aménager les nouveaux sentiers à plus de 100 mètres des résidences, compte tenu du jugement Langlois. Des exceptions devraient être considérées dans le cas où le club VHR a obtenu l'accord écrit du propriétaire. Mentionnons que les municipalités et les MRC ont le pouvoir de réglementer à ce sujet.

Concernant la question des schémas d'aménagement et de développement des MRC et aux plans d'urbanisme des municipalités, nous croyons qu'il devrait y avoir une plus grande collaboration entre les clubs et les responsables de l'aménagement du territoire, c'est-à-dire les municipalités et les MRC, afin de planifier adéquatement l'emplacement des sentiers VHR. Les municipalités et les MRC devraient prévoir le développement du territoire en tenant compte des sentiers qu'ils souhaitent maintenir ou aménager. Lorsqu'une municipalité souhaite maintenir ou aménager un sentier VHR sur son territoire, elle devrait en tenir compte avant de délivrer un permis de lotissement ou de construction et faire respecter les distances séparatrices qu'elle aura établies. Les distances séparatrices doivent être prises en considération, tout particulièrement dans le cas des nouveaux sentiers et dans les secteurs où il y a du développement résidentiel et de villégiature. À la question: Est-ce que les municipalités devraient augmenter les distances séparatrices pour les nouveaux développements?, nous répondons oui. Une enquête socio-acoustique sur le bruit causé par la circulation des véhicules hors route a été réalisée en 2009, et nous croyons que la diffusion de ses résultats pourrait aider les intervenants à établir les distances séparatrices.

Concernant les heures de circulation, la circulation de nuit des VHR devrait être interdite sur les sentiers aux endroits où cela cause nuisance. Et il doit y avoir exception pour les régions qui utilisent les VHR comme moyen de transport utilitaire.

Concernant les pistes de discussion sur la protection contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage, la protection contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage doit être prolongée, sans quoi des propriétaires des municipalités et des MRC n'accorderont plus de droit de passage, et les réseaux VHR deviendront encore plus morcelés. Cette protection devrait s'appliquer sur les sentiers interrégionaux. De plus, nous recommandons la réalisation d'une étude sérieuse sur des mesures d'atténuation efficaces et la diffusion des résultats de l'étude réalisée en 2009 par la firme Soft dB.

Au sujet de l'innovation technologique, le choix d'utiliser des véhicules moins bruyants et moins polluants appartient aux utilisateurs. Le gouvernement pourrait collaborer avec les fabricants qui travaillent actuellement à mettre au point des technologies d'avant-garde sur le plan de la protection de l'environnement afin de trouver une solution pour encourager les utilisateurs à se munir de ces nouveaux véhicules.

Concernant la circulation sur certains chemins, l'arrivée du nouveau logiciel d'aide à la décision du ministère des Transports du Québec a permis d'identifier au moins deux solutions à des problématiques dans la région. Par contre, le cas de la circulation des VHR dans l'emprise de l'autoroute 50 n'est toujours pas résolu. Nous encourageons le MTQ à modifier son cadre législatif afin qu'il puisse permettre la circulation des VHR dans les

emprises routières lorsque sécuritaires, tout particulièrement pour les nouvelles constructions, par exemple les voies de contournement de la route 117.

Au chapitre 2, *Rendre les véhicules moins polluants*, à la question d'un projet de recherche permettant de rendre les véhicules plus silencieux et moins polluants et à la demande au gouvernement fédéral de réviser les normes actuellement en vigueur, oui, les véhicules doivent être moins polluants et plus silencieux, tout en limitant la vitesse maximale des véhicules, toujours grandissante. Les grands excès de vitesse sont non seulement non sécuritaires, mais aussi une source de nuisance. De plus, la fabrication et la vente des véhicules côte à côte ou «side by side» devrait être accompagnée de mesures conditionnelles pour la mise à niveau des infrastructures adéquates pour la pratique de cette activité.

Au chapitre 3, *Accentuer le contrôle*, concernant la piste de discussion sur les policiers et les agents de surveillance de sentier, il est primordial que la Sûreté du Québec et les polices municipales aient les outils et les effectifs nécessaires pour la mise en application de la Loi sur les VHR. Cette mesure est très importante afin de contrôler les limites de vitesse prescrites et autres règlements. Ces facteurs, non contrôlés, peuvent rapidement devenir une source de nuisance pour les résidents riverains. Les zones de 30 km/h devraient être plus surveillées. Les agents de sentier doivent être mieux formés pour qu'ils connaissent l'étendue de leurs pouvoirs. Et nous suggérons d'envisager la formation de plus d'agents fédérés assermentés pour la surveillance sur les sentiers, et nous suggérons d'examiner la possibilité d'établir d'une certaine rémunération des agents de sentier.

Une voix: ...juste aller plus vite...

Mme Bélanger (Déborah): D'accord. Accroître la sensibilisation...

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...conclusion.

Mme Bélanger (Déborah): Pardon?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il vous reste 30 secondes pour la conclusion.

● (12 h 30) ●

Mme Bélanger (Déborah): D'accord. Bon. Alors, on va sauter ici. De plus, il est primordial de discuter au niveau national de la mise sur pied d'un programme de reconnaissance des propriétaires et d'identifier des mesures de réalisation.

Concernant la piste de discussion sur la production d'un guide à l'intention des municipalités pour le traitement des demandes de circulation des VHR, le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire a produit un tel guide qui a été diffusé aux MRC et aux municipalités.

À la question de l'encadrement de la publicité diffusée par les fabricants de VHR, nous croyons qu'il serait opportun d'encadrer la publicité diffusée par les fabricants de VHR pour accentuer la sensibilisation et pour s'assurer que les utilisateurs de véhicules hors route adoptent des comportements sécuritaires.

En terminant, voici deux dernières pistes de discussion concernant le plan d'évacuation des blessés.

Le document mentionne qu'un plan type d'évacuation des blessés sur les sentiers éloignés a été soumis aux régions en septembre 2009 par le ministère de la Sécurité publique. Bien que cette mesure apparaît dans le document, la CRE des Laurentides n'a toujours pas reçu le plan type.

Aussi, concernant l'accessibilité aux territoires publics, nous croyons qu'il devrait y avoir des discussions au sujet des conditions et des critères d'accessibilité aux terres publiques. Merci, Mme la Présidente. Nous vous remercions de votre attention.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme Bélanger. Je cède maintenant la parole au ministre des Transports pour les 15 prochaines minutes. M. le ministre.

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. Mme Bélanger, Mme Kennedy, bienvenue. C'est très apprécié, votre présence, dans notre consultation. Et je vais aller direct à la question pour donner plus de temps de réponse, j'aimerais vous entendre sur l'importance de la protection contre les recours. Quels seraient les impacts pour votre région, Mme Bélanger, si la protection n'était pas en vigueur?

Mme Bélanger (Déborah): Bien, vous le savez, moi, je suis dans la MRC d'Antoine-Labelle. Présentement, on subit la crise financière. Donc, pour nous, c'est très important que ce report-là soit fait parce que, sans ça, on ne pourra pas travailler toujours au niveau de la table de concertation. Je crois que c'est une façon de nous protéger. Et je dois vous dire que ça fait déjà trois ans que l'on travaille au niveau de la table de concertation des Laurentides, mais on commence juste à voir vraiment les effets bénéfiques. Alors, c'est très important pour qu'on puisse continuer dans ce sens-là, il y a encore du travail à faire.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Mme la Présidente, les gens du Barreau, tantôt, là, vous avez compris qu'ils sont contre ça mais qu'ils avaient des solutions, là, ils ont parlé d'arbitrage à la MRC, de la médiation obligatoire, le TAQ, etc. Vous pensez quoi de ça?

Mme Bélanger (Déborah): Bien, moi, je pense...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Bélanger.

Mme Bélanger (Déborah): Merci, Mme la Présidente. Moi, je pense qu'il faudrait voir, justement, quelle sorte de mesures avant d'aller plus loin en ce sens. Je ne sais pas si Mme Kennedy voudrait rajouter quelque chose.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Kennedy.

Mme Kennedy (Julie): Les mesures qui étaient proposées semblaient être des bonnes solutions, il faudrait en savoir plus. Mais on est déjà au courant de certains citoyens que, dès la levée du moratoire, ils menacent de faire des poursuites. Donc, il y a déjà des résidents des Laurentides qui ont identifié leur intention à ce sujet-là.

M. MacMillan: Déjà?

Une voix: Oui.

M. MacMillan: Ça va bien.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Je vais passer la parole à mes collègues, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chapleau.

M. Carrière: Merci, Mme Bélanger. Merci, Mme Kennedy. Merci de vos recommandations. Moi, comme ancien président de CRE et avoir siégé à la Table de concertation des véhicules hors route en Outaouais puis... Particulièrement, vous parlez tantôt que les municipalités devraient inclure dans leurs plans d'urbanisme — en tout cas, si j'ai bien compris, vous me corrigerez — et les MRC, dans leurs schémas d'aménagement, des conditions pour des futurs sentiers. Parce que c'est clair, où c'est déjà habité, la problématique est plus grande. Mais, avant d'avoir de nouveaux développements dans des régions ou dans des municipalités plus éloignées, j'ai compris que vous voudriez qu'on s'assure que chacune des MRC s'assure d'inclure dans leurs plans de... dans leurs schémas d'aménagement, d'inclure des corridors déjà identifiés. Pourriez-vous, un petit peu, élaborer là-dessus, s'il vous plaît?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Bélanger.

Mme Bélanger (Déborah): Alors, tout à fait, on veut vraiment protéger ces corridors-là. Donc, en les incluant au niveau du schéma d'aménagement, ça exclut certaines nuisances. Mme Kennedy.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Kennedy.

Mme Kennedy (Julie): Dans le fond, c'est tout à la base de la planification. Si les sentiers VHR sont planifiés d'avance à des endroits stratégiques, et ces endroits-là, s'ils sont identifiés, ensuite, lorsqu'il y aura du développement résidentiel et de villégiature, bien les arrivants pourront savoir, il y a un sentier de motoneige qui passe à cet endroit, et la municipalité a établi une distance séparatrice afin de diminuer les nuisances ou, encore mieux, a déjà mis en place des mesures d'atténuation. Donc, c'est vraiment, quand on parle des nouveaux sentiers, c'est vraiment la stratégie dans la planification des réseaux VHR.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chapleau.

M. Carrière: Vous avez parlé tantôt aussi des terres publiques. Ce genre d'introduction dans un schéma d'aménagement où c'est sur des terres publiques, c'est sûrement plus facile. Mais, quand c'est des terres privées ou en zonage agricole, etc., ça vient augmenter la difficulté d'identifier parce que les gens, lors des consultations, si vous m'imposez ce... si la MRC ou la municipalité impose sur, je ne sais pas, ma terre, la terre du voisin ou... que c'est là que le corridor va passer, ça vient ajouter à la problématique. Est-ce que vous voudriez que la MRC impose? Parce que c'est assez...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Kennedy.

Mme Kennedy (Julie): Bien, effectivement, dans le cas où le sentier est déjà existant, c'est très délicat pour la MRC de l'imposer et de l'inscrire à son schéma. C'est pour ça qu'on suggère cette mesure surtout dans le cas de nouveaux sentiers, pour justement pas que ça soit imposé aux propriétaires privés, que ce soit agricoles ou autres, mais qu'ils puissent faire partie de la décision: Oui, je suis en accord qu'un futur sentier de motoneige traverse ma terre agricole. Donc là, encore là, au niveau de la planification, ce n'est pas imposé, mais il peut y avoir une concertation, une collaboration à la base.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça vous va? M. le ministre.

M. MacMillan: Vous m'avez inquiété un peu tantôt, là, quand vous avez dit qu'il y a des gens qui attendent après la consultation ou après le dépôt de l'immunité, là...

Une voix: ...

M. MacMillan: Hein?

Une voix: ...

M. MacMillan: Mais là on est déjà protégés. Mais expliquez-moi ça, là, c'est quoi qui se passe chez vous exactement, là, s'il n'y avait pas là le recours. Il y a des... Je voudrais vous entendre, moi, dire clairement, là, il y a des groupes qui attendent après ça pour faire quoi au juste.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Bélanger.

Mme Bélanger (Déborah): C'est sûr qu'il y a des gens qui prendraient des mesures de poursuite contre les municipalités, nos municipalités.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Kennedy.

Mme Kennedy (Julie): Dans l'exemple concret, là, que j'ai en tête, le sentier se trouve sur une ancienne emprise ferroviaire désaffectée. Donc, c'est la MRC qui peut choisir, dans le fond, le type d'activité qui se déroule sur l'emprise ferroviaire désaffectée, et les MRC nous ont dit: Écoutez, nous, si on n'a plus la protection, c'est sûr qu'on va possiblement changer la vocation des activités sur ces anciennes emprises ferroviaires désaffectées. Et, dans un autre secteur, la pression se fait sentir par les voisins. Donc, un propriétaire privé qui accorde un droit de passage à un sentier VHR, c'est les voisins qui le menacent de poursuite, puisqu'ils considèrent que le sentier cause nuisance.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Maskinongé.

M. Diamond: Merci, Mme la Présidente. Mme Bélanger, Mme Kennedy, depuis tout à l'heure qu'on parle beaucoup de recours, ma question, c'est: On devrait-ou protéger aussi les sentiers locaux et régionaux de VHR au niveau des recours?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Kennedy.

Mme Kennedy (Julie): Les sentiers locaux ont un statut vraiment particulier, ils sont très changeants. Je vous dirais, c'est des sentiers d'accès, souvent, pour aller aux services ou des sentiers un peu cul-de-sac, qu'on appelle, donc sont vraiment très, très changeants. De protéger ça, je pense que ça serait difficile juste de faire un suivi d'où est rendu le sentier.

Au niveau régional, la CRE des Laurentides n'a pas une position ferme, mais il y a des sentiers régionaux qui ont une incidence interrégionale, puisqu'ils sont importants pour communiquer avec les autres régions. Mais la CRE des Laurentides n'a pas une position par rapport à ces sentiers-là. Vraiment, ce qui a été discuté, c'est au niveau de la protection pour les sentiers interrégionaux.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre... Ah! monsieur...

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Jean-Lesage.

M. Drolet: Merci, Mme la Présidente. Bienvenue à vous deux. J'aimerais juste... par rapport aux heures d'utilisation, j'aimerais, si... Vous vous êtes fait là-dessus quand même une responsabilité, de regarder les heures d'utilisation. C'est-à-tout le temps 24 heures par jour ou vous souhaitez qu'il y ait quand même des heures d'utilisation?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Bélanger.

Mme Bélanger (Déborah): Merci. Alors, non, on souhaite qu'il y ait des heures d'utilisation, à moins que ce soit vraiment utilisé avec des véhicules utilitaires, là, en région plus éloignée, exemple. Mais, si c'est vraiment juste pour le loisir, on souhaite qu'il y ait des heures d'établies.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Mme Bélanger, vous participez à la table de concertation. Est-ce que, la MRC de votre région, il y a une volonté de vous appuyer, la table de concertation, pour trouver des solutions, là, à ces gens-là, encore une fois, qui veulent soit actionner ou prendre des recours contre les municipalités? Est-ce que la MRC vous appuie dans tout qu'est-ce que vous avez répondu ou déposé à la table de concertation qui nous a amenés à déposer notre rapport?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Bélanger.

Mme Bélanger (Déborah): Merci, Mme la Présidente. C'est sûr qu'au niveau de la MRC, oui, il y a un appui, mais je vous dirais que, pour le moment, bon, on est conscients que les gens ont fait des plaintes. On a approché ces gens-là pour en discuter justement au niveau de la table de concertation, mais on sent que la menace, elle est toujours là. Alors, c'est difficile de travailler dans ces conditions-là, là. On sent que, si, du jour au lendemain, vous mettez fin à cette immunité, c'est sûr qu'on risque de se faire poursuivre.

● (12 h 40) ●

M. MacMillan: Je n'ai pas compris. Voulez-vous répéter ça, s'il vous plaît?

Mme Bélanger (Déborah): Oui. C'est que c'est certain que, si, du jour au lendemain, on mettait fin à... on pourrait se faire poursuivre, absolument.

M. MacMillan: J'ai bien compris, si on mettait fin à l'immunité, il y aurait un problème dans votre région pour les gens, ça deviendrait un bar ouvert pour les gens d'actionner tout le monde et les municipalités.

Mme Bélanger (Déborah): Tout à fait. Tout à fait.

M. MacMillan: J'ai bien compris. Merci, madame.

La Présidente (Mme L'Écuyer): D'autres questions, M. le député? Ça...

M. Carrière: Votre dernière piste... Oui, s'il vous plaît. Votre dernière piste...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chapleau.

M. Carrière: Merci, Mme la Présidente. Votre dernière piste de discussion, vous parliez d'accessibilité aux territoires publics. Est-ce qu'il y a une problématique particulière pour avoir... Je ne sais pas si c'est avec le ministère des Ressources naturelles ou les MRC, de par les TPI, les terres publiques intramunicipales. Est-ce que... C'est quoi? C'est les délais? C'est quoi, votre...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Kennedy.

Mme Kennedy (Julie): À l'automne dernier, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune a sorti un guide à l'attention... pour encadrer la circulation des véhicules hors route en terres publiques, et il y a un article de ce guide-là qui chicote beaucoup, c'est l'article 8.1, si vous en avez entendu parler. Donc, c'est un article qui permet, dans le fond, au MRNF de donner l'autorisation exclusive à un groupe d'utilisateurs. Et c'est tout récent, là, que le MRNF émet des autorisations exclusives, si on veut, et là on voit les conflits qui peuvent arriver suite à ça. Mais il y a... au sein de la région, on a un comité de travail, dans le fond, qui regroupe les intervenants, là, terres publiques, les forestiers, c'est un comité assez large pour vraiment discuter précisément de toutes les problématiques reliées à l'accès aux territoires publics.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça va, M. le député de Chapleau?

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Ça va. M. le député de Verchères, la parole est à vous.

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. D'abord, merci infiniment, mesdames, de votre présentation. C'est à la fois fouillé, mais c'est simple, c'est facile à comprendre, c'est télégraphique, c'est clair. Alors, merci infiniment.

Peut-être un commentaire de forme, tout simplement. À la page 12 de votre mémoire, on est supposé retrouver le bilan mi-mandat de la Table de concertation des VHR des Laurentides. Or, nous ne retrouvons pas, du moins dans la copie que nous avons sous les yeux, nous ne retrouvons pas ce bilan de mi-mandat. Alors, s'il était possible, peut-être, de fournir une copie au secrétariat, de telle sorte que nous puissions compléter le document que nous avons sous les yeux.

Je vous remercie de la réponse que vous avez donnée à, je pense, l'avant-dernière question du ministre concernant l'immunité parce que, très clairement, c'est probablement le seul élément de votre présentation que je ne comprenais pas très bien. Quand vous avez dit que vous étiez en faveur du report de l'immunité en disant: «...sans quoi des propriétaires, des municipalités et des MRC n'accorderont plus de droit de passage et les réseaux VHR deviendront encore plus morcelés.», sincèrement, là, moi, quand j'ai lu ça, je me suis dit: Bien, c'est le contraire. Moi, là, si je dois concéder une partie de terrain pour un sentier de VHR, je veux pouvoir avoir la possibilité, si ça dégénère, de poursuivre. Alors, moi, j'avais l'impression que c'était complètement l'inverse, mais vous avez expliqué effectivement — puis j'ai bien compris — que, si on est menacé d'être poursuivi par ses voisins si on accorde un sentier, effectivement, dans ce cas-là, ça peut refroidir certaines personnes qui pourraient vouloir se montrer autrement beaucoup plus ouvertes à l'idée d'accorder du terrain pour un sentier.

Moi, contrairement au ministre, je ne me surprends pas que des gens attendent impatiemment, fassent le pied de grue, piaffent d'impatience à l'idée que le moratoire puisse prendre fin parce qu'ils l'attendent depuis plus de six ans, cette fin de moratoire là. Alors, ils se disent: Si ça peut finir, je vais tous les poursuivre parce que... Ça, là, c'est l'illustration de ce que j'évoquais il y a quelques instants. Ce moratoire-là a créé un climat de récrimination exacerbée chez les gens qui se sentent lésés dans leurs droits, et ça fait en sorte qu'ils ne sont pas nécessairement dans de bonnes dispositions à l'égard de toute la problématique, et que ce n'est pas propice à une concertation. Et la meilleure preuve de ça, c'est que vous avez travaillé au cours des dernières années, puis — les tables de concertation, pas nécessairement la table des Laurentides seulement, mais l'ensemble des tables des concertations — ils arrivent au ministère en disant: Écoutez, il faudrait prolonger l'immunité parce qu'on n'a pas encore trouvé la solution. C'est peut-être un symptôme qu'une des raisons pour laquelle on n'a pas trouvé la solution, c'est qu'on a maintenu ce climat de tension exacerbée entre les différentes parties par la négation d'une d'entre elles d'exercer ses droits puis d'avoir ce levier de pression pour négocier dans le cadre d'une concertation.

Alors, moi, je ne me surprends pas de ça, loin de là. Au contraire, c'est tout à fait naturel, puis le contraire m'aurait surpris. Est-ce que la solution à ça, c'est la prolongation de l'immunité? Pas sûr. Je pense que ça va simplement reporter à plus tard l'identification d'une véritable solution. Est-ce que le gouvernement doit, à l'expiration de l'immunité, ne rien faire? Pas sûr non plus parce qu'effectivement, à ce moment-là, ça ouvrirait la porte à toute une série de poursuites. Est-ce qu'on devrait envisager les mesures qui n'ont pas été détaillées mais qui ont été évoquées par le Barreau, il y a quelques instants,

puis établir un mécanisme par lequel on ne peut pas automatiquement aller devant les tribunaux, qu'on doit emprunter un mécanisme autre? Je pense que c'est vers ça qu'il faut qu'on chemine. Je pense que c'est vers ça qu'il faut qu'on chemine pour éviter justement cette espèce d'orgie de poursuites au lendemain de la levée de l'immunité, mais pour éviter aussi de pelleter en avant le problème en se disant: Pour éviter les poursuites, on va mettre en place de nouveau l'immunité, puis ça va nous permettre d'éviter ces poursuites, mais on n'aura pas nécessairement trouvé de solution.

Alors ça, vous aurez compris que c'était bien plus un commentaire qu'une question. J'aimerais revenir sur la question de la collaboration qu'il devrait y avoir entre les exploitants de sentiers, les MRC quant aux plans d'urbanisme, les plans... les schémas d'aménagement des MRC puis les plans d'urbanisme des municipalités. Moi, il me semble que c'est quelque chose qui devrait être fait depuis longtemps. Je comprends de votre commentaire que ce n'est pas le cas puis qu'en quelque part il y a un intérêt de votre part à ce que nous considérions très sérieusement d'inclure dans la législation cette espèce de mécanisme parce qu'il me semble que ça doit aller de soi.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Bélanger.

Mme Bélanger (Déborah): Oui. Alors, tout à fait, c'est vraiment dans ce sens-là. On trouve ça très important qu'il y ait une concertation de faite entre les MRC, municipalités ainsi que les clubs parce qu'on s'est aperçus... Vous savez, depuis les dernières années que l'on travaille au niveau de la Table de concertation des véhicules hors route des Laurentides, bon, comme le problème est issu quand même de notre territoire, on est vraiment proactifs à trouver des solutions ensemble, et c'est à partir de ces constatations-là qu'on s'est dit: Bien, il faut vraiment trouver des solutions pour arriver à bout de prendre des décisions pour le meilleur des citoyens, finalement. Alors, c'est dans ce sens-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député...

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Kennedy, vous voulez rajouter?

Mme Kennedy (Julie): Dans les Laurentides, il y a 76 municipalités, et leur volonté d'interagir ou d'aider les clubs à planifier les sentiers VHR, c'est très, très variable. Il y a des municipalités que les clubs ont de la difficulté à recevoir, dans le fond, qui sont les propriétaires de terrains. Les municipalités laissent vraiment ça aux clubs, et là MRC, la même chose. D'autre côté, il y a des municipalités qui sont très proactives, puis, oui, ils veulent choisir où vont être les sentiers, les MRC veulent choisir dans quelle partie de leur territoire... C'est vraiment... c'est très inégal. Et je crois que, dans la loi de l'aménagement et de l'urbanisme, c'est normalement prévu que les sentiers interrégionaux se retrouvent au schéma d'aménagement, mais c'est très, très rare, les MRC qui l'appliquent. Et, de mémoire, dans la région, c'est seulement les anciennes emprises ferroviaires désaffectées qui sont inscrites au schéma, puisque, dans le fond, l'emprise est publique, là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Bien, je ne vous cacherai pas, Mme la Présidente, que je trouve que c'est un élément fort important, puis il y a certainement quelque chose à développer de ce côté-là.

À la page 7 de votre mémoire, vous dites: «Le choix d'utiliser des véhicules moins bruyants et moins polluants appartient aux utilisateurs.» Vous poursuivez en disant que «le gouvernement pourrait collaborer avec les fabricants qui travaillent actuellement à mettre au point des technologies d'avant-garde sur le plan de la protection de l'environnement afin de trouver une solution pour encourager les utilisateurs à se munir de ces nouveaux véhicules». Je suis partiellement d'accord avec vous lorsque vous dites que le choix d'utiliser des véhicules moins bruyants et moins polluants appartient aux utilisateurs. Le gouvernement peut, comme il l'a toujours fait dans le passé, définir des normes obligatoires que doivent rencontrer les fabricants. Puis peut-être qu'à quelque part à défaut d'avoir des normes... Puis le gouvernement a établi des normes sur les véhicules automobiles, puis les fabricants vont devoir se conformer à ces normes-là, puis ils vont devoir prendre les moyens pour se conformer à ces normes-là. Peut-être que c'est également quelque chose qu'il faut envisager de notre côté, du côté des VHR, de telle sorte de nous assurer de limiter au maximum les nuisances et de peut-être faire baisser la pression. Je ne sais pas si vous souhaitez réagir à cela ou...

● (12 h 50) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Bélanger.

Mme Bélanger (Déborah): C'est sûr que je pense que c'est très important d'aller dans ce sens-là parce qu'on peut penser que finalement, à la base, c'est souvent la délinquance qui est problématique aussi, et le bruit en fait partie. On peut penser, bon, à différentes machines, là, qui sont peut-être plus bruyantes, finalement. Alors, c'est important, je crois, de voir à ce que les machines soient peut-être moins polluantes et moins bruyantes aussi. Je ne sais pas si Mme Kennedy veut ajouter quelque chose.

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...Mme Kennedy, un complément?

Mme Kennedy (Julie): On mentionnait aussi, au niveau des limites de vitesse... Parce que les VHR sont de plus en plus performants, et les limites excessives de vitesse, c'est d'autant plus non sécuritaire, mais aussi source de nuisance selon nous.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je suis parfaitement d'accord avec vous, mesdames, d'autant qu'on connaît tous, dans notre famille ou dans notre entourage, des jeunes et, peut-être même des fois, des moins jeunes qui, volontairement, vont modifier leur mécanique pour qu'elle soit plus bruyante, alors. Mais ça, c'est une autre problématique.

Alors, à la page 8 de votre mémoire, vous dites: «Selon certains, le logiciel du MTQ est toutefois un outil plus sévère que les normes antérieures et a entraîné les

retrait d'autorisations autrefois adressées à des clubs VHR.» Moi, je trouve ça intéressant, mais je ne sais pas ce que les «certains» nous disent, là. Pourriez-vous élaborer un peu pour qu'on comprenne ce que les «certains» en question nous disent du caractère plus sévère du logiciel du MTQ par rapport aux normes antérieures?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Kennedy.

Mme Kennedy (Julie): Oui. En fait, c'est que, dans le passé, des clubs de véhicules hors route avaient des autorisations pour traverser des chemins à la charge du MTQ, et, lorsque le logiciel d'aide à la décision est arrivé, toutes les traverses ont été réévaluées, réévaluées, et plusieurs clubs se sont vu refuser, dans le fond, les traverses où est-ce qu'ils passaient actuellement. Et, de manière locale, des représentants du MTQ ont travaillé avec le club pour relocaliser cette traverse-là pour la rendre plus sécuritaire. Donc, c'est sûr qu'à prime abord quand on apprend que, dans la région des Laurentides, il y avait, de mémoire, 15 traverses qui étaient refusées, qui ont dû être relocalisées, d'où l'impression de sévérité du logiciel, là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Bien, on prend bonne note puis on aura certainement des éclaircissements à demander au ministère par rapport à cela. Je comprends que ça ne va pas nécessairement dans la facilitation de la mise en place des sentiers.

Une dernière question, après quoi je vais passer à mon collègue de Johnson. Votre mémoire est muet sur une question qui a été abordée à quelques reprises dans le cadre de ces consultations, l'idée d'assurer une formation minimale aux villégiateurs, là, des gens qui débarquent, là, pour la première fois de leur vie, ils vont utiliser soit un 4x4, là, ou bien ils vont utiliser pour la première fois une motoneige. Comment vous réagissez à cette idée, qui a été avancée à quelques reprises, là, de faire en sorte, dans une perspective de sécurité, d'assurer une formation minimale, d'obliger les pourvoires, et ainsi de suite, qui donnent, qui offrent ce service de location, de les obliger à assurer une formation minimale aux villégiateurs?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Bélanger.

Mme Bélanger (Déborah): Mme la Présidente, personnellement, je trouve que l'idée est très intéressante parce que, plus on met des mesures de sécurité en place, bien, à ce moment-là, c'est mieux pour sport lui-même et ça sécurise les gens autant pour leur santé à eux que la santé des autres aussi. Je ne sais pas si Mme Kennedy veut...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Kennedy.

Mme Kennedy (Julie): Oui. Et d'autant plus que la région des Laurentides est une des trois régions pilotes. Le ministère des Transports, en collaboration avec le ministère du Tourisme, ont mis sur pied un programme de formation, là, des guides qui encadrent les touristes, là, en véhicules hors route. Et, de mémoire, la formation a débuté, mais on n'est pas au courant, là, d'où est-ce que c'en est rendu. Mais on sait qu'il y a des démarches, puis,

effectivement, oui, c'est pertinent parce que des gens qui embarquent sur des machines assez puissantes, c'est bien qu'ils aient un minimum, là, de formation.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères, il vous reste une minute.

Une voix: 1 min 30 s.

La Présidente (Mme L'Écuyer): 1 min 30 s.

M. Boucher: Bon, bien, rapidement. Une des premières choses que vous dites, c'est que vous désirez que le gouvernement augmente à 60 000 \$ le support, là, fait aux CRE. Est-ce que vous pouvez justifier le 20 000 \$ supplémentaire que celui déjà prévu par le projet de loi... ou par le document?

Mme Kennedy (Julie): En fait, c'est que...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Kennedy.

Mme Kennedy (Julie): Oui. La table de concertation, dans les Laurentides, est en place depuis juin 2006, et, juste au niveau du fonctionnement de la table de concertation, c'est des sommes de 195 000 \$. Et, quand on ajoute tous les autres frais, on arrive à un total de 236 000 \$, là, de frais qui ont été encourus pour la coordination de la table des véhicules hors route. Donc, le 40 000 \$ par année fois trois ans, le 120 000 \$ ne répond pas, là, aux sommes qui ont été engendrées pour animer la table de concertation.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Et une dernière chose. Bon, grâce au collègue de Maskinongé, vous avez fait la distinction, là... en fait, le pourquoi que vous désiriez mettre l'accent sur les sentiers interrégionaux au niveau des poursuites, là, de... bien, en fait, de la présence de l'immunité. Maintenant, ne croyez-vous pas que ça pourrait générer une certaine... pas anarchie, mais disons certaines, disons, situations intrigantes si on lève l'immunité pour les sentiers locaux ou régionaux tout en la gardant pour les sentiers interrégionaux?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Kennedy.

Mme Kennedy (Julie): En fait, elle n'existe pas en ce moment pour le local puis le régional, c'est seulement les sentiers Trans-Québec pour la motoneige et interrégionaux pour le quad qui ont été dans l'arrêté ministériel de 2006. Donc, en ce moment...

M. Boucher: C'est déjà comme ça.

Mme Kennedy (Julie): Oui.

M. Boucher: O.K. Merci.

La Présidente (Mme L'Écuyer): D'autres questions, M. le député de Johnson?

M. Boucher: Il manque de temps, donc je vais me retenir.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je vous remercie...

M. Bergeron: ...consentement pour...

Une voix: Ça va être beau.

M. Bergeron: Ça va être beau?

La Présidente (Mme L'Écuyer): C'est beau. Je tiens à remercier Mme Bélanger, Mme Kennedy.

Je suspends les travaux jusqu'à 15 heures, c'est après-midi. Vous pouvez laisser vos documents ou tout autre... la salle sera sous clé.

(Suspension de la séance à 12 h 58)

(Reprise à 15 h 8)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames messieurs, 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 téléphones cellulaires.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre les consultations particulières et auditions publiques à l'égard du document intitulé *Vers un développement durable de la pratique*. Alors, dans un premier temps, nous accueillons la Fédération des chambres de commerce du Québec, M. Bruno-Serge Boucher et M. Daniel Desjardins. Alors, bienvenue en commission, messieurs. Peut-être vous présenter, présenter votre fonction par rapport à votre organisme, et vous avez 10 minutes pour présenter votre mémoire. À vous la parole.

Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ)

M. Boucher (Bruno-Serge): Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, Mmes, MM. les députés, je m'appelle Bruno-Serge Boucher, je suis directeur des communications de la Fédération des chambres de commerce du Québec et je vous présente mon collègue, M. Daniel Desjardins, qui est directeur général de la Chambre de commerce de Sainte-Agathe-des-Monts.

Mme Caroline St-Jacques, notre vice-présidente des affaires publiques et communications, a eu un empêchement de dernière minute, et je la remplace à pied levé. Je vais donc commenter rapidement notre mémoire et, ensuite, laisser à M. Desjardins, qui est notre expert du sujet, le loisir de répondre à vos questions.

La Fédération des chambres de commerce du Québec, par l'entremise de M. Desjardins, a toujours été présente dans ce dossier, que ce soit pour la première tournée de consultation en 2005, lors de la commission parlementaire en 2006, de même que par sa présence à la table de consultation des Laurentides ainsi qu'au comité consultatif national. Pour nous, il est plus important de travailler ensemble à trouver des solutions que de chercher chacun de son côté. Dans leur bilan des travaux, des tables de concertation des différentes régions du Québec nous démontrent que les problématiques et les solutions ont

été identifiées, ce qui prouve que des solutions peuvent être trouvées si les intervenants sont prêts à travailler ensemble. Maintenant que des réponses ont été identifiées, il faut les réaliser; de là l'importance du maintien de ces tables de concertation.

Les véhicules hors route représentent des retombées économiques de plus de 2 milliards de dollars annuellement, en plus de fournir du travail à plus de 14 000 Québécois et nourrir autant de familles. Même si, pour nous, le volet économique est important, nous souhaitons que le développement de ce loisir — et le mot «loisir» est important — soit fait dans le respect du développement durable, soit en équilibrant les dimensions économique, environnementale et sociale. Et, là-dessus, je passe la parole à notre expert, M. Desjardins. Merci.

● (15 h 10) ●

La Présidente (Mme Doyer): M. Desjardins.

M. Desjardins (Daniel): Bonjour. C'est un bien grand mot, «expert», mais je vais essayer de répondre à vos questions.

La Présidente (Mme Doyer): ...

M. Desjardins (Daniel): Merci. Je ne ferai pas la lecture au complet du mémoire — vous l'avez tous sûrement lu — je vais m'attarder un peu à certains points.

Le premier, bien entendu, quand on parle des tables de concertation régionales, la Fédération des chambres de commerce du Québec est d'accord pour que le mandat soit adopté et prolongé pour trois ans. Depuis la formation de ces tables, des problématiques et des solutions ont été identifiées sans pour autant avoir été réalisées. Par son maintien, nous nous assurons de la réalisation des objectifs ciblés.

Sur le comité consultatif sur les VHR, le comité consultatif sur les VHR deviendra permanent, et son mandat sera révisé pour optimiser son rôle. Il est important que le comité consultatif soit maintenu. En optimisant son rôle, il est important d'assurer le lien des différentes tables de concertation afin que les liens interrégionaux soient réalisés. Ce qui est l'objectif des tables de concertation, c'est vraiment de s'assurer un lien entre les régions. Et, par l'entremise du comité, il serait important de vraiment s'assurer que les régions se parlent ensemble.

Sur le financement adéquat des sentiers, comme dans plusieurs dossiers, la Fédération des chambres de commerce du Québec préconise le principe de l'utilisateur-payeur. On a eu beaucoup d'exemples. Donc, dans cet exemple-là, oui, on l'appuie. Les programmes d'aide financière pour les infrastructures seront gérés par quel organisme? Afin d'éviter les interférences, les duplications, et la bureaucratie, et autres délais, nous suggérons un processus simple qui pourrait être géré par le ministère des Transports du Québec en région.

Soutenir le bénévolat. Bien entendu, l'idée d'un prix de reconnaissance aux bénévoles étant très louable, il faudrait quand même se pencher sur le financement des clubs, et ainsi le soutien financier des bénévoles. Aucune structure importante ne peut espérer survivre en étant basée sur autant de bénévoles. Toutefois, nous croyons que des infrastructures déjà existantes pourraient occuper ce rôle, que ce soit par les tables de concertation ou autres organismes déjà existants.

Les distances séparatrices. La question était: Y aurait-il lieu de modifier les distances séparatrices entre les sentiers et les résidences? Les clubs sont encouragés à aménager les nouveaux sentiers à plus de 100 mètres des résidences dans la foulée du jugement Langlois. Des exceptions pourraient être considérées dans le cas où le club motoneige a obtenu l'accord écrit du propriétaire.

Les municipalités devraient-elles augmenter les distances séparatrices pour les nouveaux développements? Oui. Il serait intéressant d'avoir accès aux études socio-acoustiques sur le bruit causé par la circulation des véhicules hors route, dont celle réalisée en 2009, afin d'aider les intervenants à établir les distances séparatrices.

Heures de circulation. La circulation des VHR sur les sentiers la nuit, oui, ils devraient les interdire. La circulation de nuit des VHR devrait être interdite, à part quelques exceptions qui devraient être identifiées. Un grand nombre de VHR qui circulent la nuit sur un sentier VHR est plus nuisible que les utilisateurs le jour. En interdisant la circulation la nuit, les utilisateurs planifieraient leurs déplacements d'une façon différente. Exemple, au lieu de circuler la nuit, ils pourraient demeurer dans le secteur, louer un hébergement, et ainsi participer à l'économie locale, tout en sécurisant la pratique du sport. Il faut rappeler que la totalité des décès à motoneige cette année se sont produits après la tombée du jour. Oui, il devrait y avoir exception pour les régions qui utilisent les VHR comme moyen de transport.

M. Boucher (Bruno-Serge): Je reprends la parole rapidement sur la question évoquée à la page 45, sur la prolongation de la protection contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage, pour vous dire qu'à la Fédération des chambres de commerce du Québec on est, bien sûr, fort conscients que nous vivons dans une société démocratique et que la règle de droit est la règle première. On ne remet surtout pas cela en question, les lois et les chartes, quelles qu'elles soient, doivent s'appliquer. Toutefois, pour paraphraser l'adage, je vous dirais que vaut mieux un bon arrangement que n'importe quel procès, et on espère que les gens vont continuer à se parler et trouvent une solution ensemble. Toutefois, sur cette position de principe, il y a quelques nuances que M. Desjardins apportera.

M. Desjardins (Daniel): On vous l'a mentionné, au niveau de la protection, ça ne devrait s'appliquer que sur les sentiers interrégionaux, la Trans-Québec. Vous le savez, au niveau pratico-pratique, il y a beaucoup de sentiers locaux ou régionaux qui deviennent des problématiques, puis je pense que l'objectif des tables de concertation, c'est de trouver des solutions pour des sentiers soit en quad ou soit en motoneige, des interrégionaux pour connecter les régions ensemble. Donc, en mettant la protection contre les recours basés sur les inconvénients du voisinage seulement sur la Trans-Québec, ça va vraiment motiver les gens à trouver des solutions parce que ça peut être une problématique si les tables continuent à fonctionner, à trouver des solutions mais qu'il y a toujours le risque de poursuite. Puis, si ça sort dans d'autres sentiers qui sont moins... qui ne sont pas identifiés, souvent ça amène beaucoup de problématiques.

Je vous donne un exemple. À Saint-Adolphe-d'Howard, on a eu un problème dans les Laurentides qui nous a fait fermer la 43, qui est la Trans-Québec, parce qu'il y a des

gens qui ont continué à opérer sur un sentier qui reliait deux municipalités, Sainte-Adèle et Saint-Adolphe-d'Howard, qui a amené beaucoup de problématiques parce que les gens ne voulaient pas avoir de motoneiges sur cette place-là. Mais ce que ça a fait comme image, c'est que tout le monde pensait que ça était la 43, la problématique. Donc, il y a eu beaucoup de levées de boucliers, et la 43, la Trans-Québec, a été fermée, puis on est encore en processus pour trouver une voie de contournement. Ça fait que c'est pour ça qu'en mettant vraiment la levée des poursuites sur l'interrégionale, sur la Trans-Québec, ça donnerait une chance aux tables de trouver des solutions et de les appliquer.

Sur la circulation sur certains chemins, l'arrivée du nouveau logiciel d'aide à la décision du MTQ, du ministère des Transports du Québec, a permis d'identifier au moins deux solutions à des problématiques dans la région des Laurentides: l'identification de la voie de contournement du 38 km fermé sur le parc linéaire du P'tit-Train-du-Nord et la circulation dans l'emprise de l'autoroute 640 à Terrebonne. Le cas de la circulation des VHR dans l'emprise de l'autoroute 50 n'est toujours pas résolu. Nous encourageons le ministère des Transports du Québec à modifier son cadre législatif afin de pouvoir permettre la circulation des VHR dans l'emprise routière lorsque sécuritaire, tout particulièrement pour les nouvelles constructions.

M. Boucher (Bruno-Serge): En conclusion, je vous dirai simplement que la Fédération des chambres de commerce du Québec trouve que, souvent, la prise en compte de l'impact économique des activités humaines est négligée dans l'analyse de projets. La création de richesse, pour des communautés essentiellement en région par surcroît, est une dimension dont nous vous invitons à tenir compte dans vos délibérations sur ce dossier. N'oublions pas qu'il s'agit d'une industrie qui représente 2 milliards d'activité économique et qui fait vivre plus de 14 000 Québécois et Québécoises. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Boucher, M. Desjardins. Alors, la parole est au ministre délégué aux Transports pour un échange de 15 minutes. À vous la parole.

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. M. Desjardins, M. Boucher, bienvenue. Une petite question à M. Boucher, là, vous venez de parler... Voulez-vous clarifier le... Vous avez parlé d'études d'impact, là, alentour des retombées économiques, là, à votre fin, juste clarifier cette partie-là pour moi, s'il vous plaît, là.

M. Boucher (Bruno-Serge): De façon générale et pour l'ensemble des projets — ça touche aux grands projets, aux infrastructures comme tout moteur de développement économique — on trouve que, souvent, les dimensions environnementale ou santé publique, comme il se doit, font partie d'une analyse, mais, très souvent, les retombées économiques des dossiers sont négligées. C'est aussi... Dans le mot «développement durable», on l'entend, il y a aussi le mot «développement», et une augmentation de la qualité de vie par plus de tourisme, par plus d'emplois créés, etc., c'est une dimension qu'il faut prendre en compte, et pas juste les autres dimensions. C'est l'objet de...

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. Un très bon point. Est-ce que je peux dire que la Fédération des chambres de commerce du Québec, aujourd'hui, vous les représentez totalement, les 40 000 entreprises puis les 100 000 gens d'affaires?

● (15 h 20) ●

M. Boucher (Bruno-Serge): La fédération représente 156 chambres de commerce au moment où on se parle. et on parle au nom de ces 156 chambres de commerce. Bien sûr, il peut y avoir à l'intérieur des membres de ces chambres de commerce là où tout le monde n'est pas d'accord, bien sûr, ce n'est pas... partout, mais je vous dis oui.

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. Alors, ça m'amène à vous demander de me parler des impacts directs aux entreprises touristiques ou autres, là, sur le problème qu'on a, là, sur la table maintenant, là, j'aimerais vous entendre. Dans votre région, mais au Québec.

La Présidente (Mme Doyer): ...pardon. M. Desjardins.

M. Desjardins (Daniel): Oui, je peux répondre là-dessus parce que je suis directeur général de la Chambre de commerce Sainte-Agathe-des-Monts depuis 10 ans. Je connais surtout la motoneige parce que la gare de Sainte-Agathe-des-Monts est positionnée au kilomètre 59 et à 22 km du jugement Langlois, donc du 38 km qui a été fermé par le jugement Langlois. Retombées économiques, avant le jugement Langlois, on vendait environ, près de 500 passes de saison. Ça permettait 12 employés durant l'hiver, 12 employés permanents durant l'hiver pour les passes, pour les stationnements. Il y avait plus de 350 motoneigistes qui partaient de Sainte-Agathe en direction de Mont-Laurier et l'ouverture vers l'Outaouais ou vers Lanaudière. Présentement, au moment qu'on se parle, le Club de motoneige Sainte-Agathe-des-Monts a vendu... vendait... Quand on parle de 500, à la gare, mais vendait plus de 2 000 passes. Ils vendent à peine 400 passes dans toute l'agglomération. À la gare, bien entendu, on est repositionné, mais, la dernière année, l'année passée, on a vendu à peu près 35 passes. Ça fait que c'est sûr qu'une retombée économique... sur un sentier fermé versus un sentier ouvert, il y a des retombées énormes économiques.

C'est pour ça qu'on revient au niveau des Trans-Québec, de là l'importance... Si on est assis ici aujourd'hui, parce qu'il y a des retombées économiques. Puis que ce soit par la motoneige ou par le quad, le VTT, les retombées sont directes soit au niveau de l'hébergement, la restauration, l'essence puis au niveau touristique. On ne parle pas seulement que les Québécois, hein? On sait qu'il y a de plus en plus d'Européens qui viennent faire des séjours au Québec, dans les Laurentides, dans plusieurs régions, puis je pourrais donner plein d'exemples parce que j'ai des amis français qui viennent.

La Présidente (Mme Doyer): O.K. M. le ministre.

M. MacMillan: Pour maintenir ces retombées économiques là, est-ce que vous êtes d'accord qu'on devrait garder l'immunité sur la Trans-Québec?

M. Desjardins (Daniel): Bien, on a pris position là-dessus. Comme je vous dis, je pense que tout ce qui est le VHR, il faut ramener la discussion au centre, je l'ai répété souvent dans différents comités. D'un côté, les motoneigistes ou les quads ne peuvent pas pratiquer leur sport n'importe où, n'importe comment, n'importe quand. De l'autre côté, on ne peut pas empêcher que les gens qui sont anti véhicules hors route... Je pense que c'est de ramener ça au centre, puis de trouver des solutions, puis je pense que l'objectif est là. Travaillons déjà sur la Trans-Québec, puis je pense qu'on va avoir un bon bout de chemin de fait.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Desjardins. M. le député de Chomedey. Ensuite, M. le député d'Orford.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. M. Desjardins, bonjour. M. Boucher, bonjour. La première fois qu'on s'était vus, M. Desjardins, il y a quelques mois, dans le beau comté de Bertrand, on avait beaucoup parlé des tables de concertation, puis, moi, j'aimerais ça vous entendre parce que je sais que, quand vous en parlez, vous êtes assez passionné de ce travail-là. J'en profite pour saluer votre mère, qui nous écoute aussi aujourd'hui. Les tables de concertation régionales, M. Desjardins, parce que je sais que vous m'aviez fait... Vous m'aviez fait toute une présentation là-dessus. En quoi, selon vous, pour les gens qui nous écoutent, ça a eu un impact sur l'industrie des VHR?

M. Desjardins (Daniel): Bien, regardez, les quatre premières années... Je vais vous faire un petit historique. Les quatre premières années des tables de concertation, je peux vous dire qu'on a été deux ans à se regarder, à tenir nos positions. Je pense que c'est une concertation qui fonctionne présentement. M. Lacroix, il n'est pas ici ou il a peut-être passé aujourd'hui, mais M. Lacroix, c'est une personne qui est assise à la table de concertation, qui m'a... Ça m'a surpris, j'ai été... agréablement surpris — excuse-moi, maman — de m'apercevoir que, quand on s'assoit avec des gens puis qu'on essaie de trouver une solution... M. Lacroix, c'est une personne qui trouve des solutions en regardant le centre comme tel.

Il y a les gens des clubs qui sont représentés là qu'au début, je peux vous dire, les deux fédérations étaient vraiment drastiques: Notre sport, on le met où on veut puis on fait qu'est-ce qu'on veut. Aujourd'hui, il y a une ouverture. C'est de là la table de concertation. On voit aujourd'hui, la voie de contournement du 38 km, il y a des solutions sur la table. Il y a des petites problématiques qu'on va regarder, mais les gens, les personnes qui ont une volonté, qui sont assises... Puis c'est pour ça, dans le mémoire de la fédération, on vous dit qu'il y a des solutions... Il y a des problématiques identifiées, il y a des solutions identifiées, mais elles ne sont pas encore en pratique. Puis, pour répéter ce que je répète tout le temps, il faudrait commencer à avoir des petites victoires pour être capables de dire sur le terrain aux bénévoles et aux gens qui donnent à coeur pour cette pratique: Oui, on a des solutions, on a des solutions qui ont été faites.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. M. le député de Jean-Lesage.

M. Drolet: Merci, Mme la Présidente. Messieurs, bienvenue. Je m'interroge sur une chose. Pour la sensibilisation

qui serait importante à faire, en fait, par rapport aux utilisateurs de ces véhicules, bon, il y a deux choses. Vous avez parlé tantôt par rapport aux heures d'utilisation puis aussi par rapport à ceux qui les vendent ou qui les louent, pour être capable de s'assurer particulièrement de la qualité des gens, qu'ils aient au moins une base de formation. Vous touchez aux gens d'affaires là-dessus. Qu'est-ce que vous en pensez?

Premièrement, l'heure, parce qu'on parle d'heures, mais «tombée de la nuit», on sait que, bien, l'hiver, c'est 5 heures. C'est quoi, les heures qui... Parce que vous avez dit que les accidents arrivaient souvent à la brunante ou à la tombée du jour, c'est quoi, les heures idéales? Puis aussi, en même temps, bien la formation serait-elle importante à donner aux utilisateurs?

La Présidente (Mme Doyer): M. Desjardins.

M. Desjardins (Daniel): Oui. «Tombée de la nuit», c'est sûr que, quand on parle de tombée de la nuit, on l'a repris d'un communiqué de presse de la Fédération des motoneigistes du Québec qui disait que la tombée de la nuit, quand on parle de la pratique, on peut parler très bien... Il y a des régions qui parlent de 11 heures à 8 heures, le matin. Il y a des régions qui parlent de 10 heures à 7 heures, le matin. Je pense qu'on peut parler de 11 heures à 8 heures facilement ou 10 heures à 8 heures. Je pense que, dans ce cadre-là, entre 10 heures et 8 heures, là, je pense qu'on réussit parce que les délinquants, les problématiques, les accidents graves et avec décès, c'est souvent rattaché à la nuit et à l'alcool. Ce n'est pas seulement les cours d'eau, mais vraiment surtout au niveau de la nuit.

C'est pour ça qu'on se dit: Au niveau des heures d'utilisation — puis on l'a écrit — les gens vont planifier différemment leurs parcours. En sachant que je pars — un exemple — de Mont-Laurier puis je veux aller faire un tour dans Lanaudière, mais, au lieu de le faire aller-retour puis revenir à minuit ou 1 heure du matin, bien je vais le planifier, je vais rester sur place puis je vais faire un séjour de deux jours.

Pour ce qui est de la sensibilisation, que ce soit de la sensibilisation au niveau des clubs, à la vente d'une carte, je pense qu'ils ont un lien direct avec les utilisateurs, c'est un rappel. Quand on parle de la sensibilisation, on a fait, sur le territoire de Sainte-Agathe, des droits de passage, et j'ai négocié moi-même des droits de passage pour le club de motoneige sur des gens que je connais parce que je suis un natif de l'endroit, puis on a mis une grosse pancarte en disant: Droit de passage fragile, respectez le sentier, puis, déjà là, on a vu des améliorations au niveau de la pratique. Ça fait que c'est pour ça qu'on parle de sensibilisation au niveau du fabricant, également au niveau de la publicité. On le dit dans notre mémoire, il faut le mettre en pratique de loisir, et non pas le côté sportif acrobatique trop souvent mentionné. Il y a une compagnie — je pense que l'annonce a été retirée des ondes — où on voyait une motoneige passer à travers d'une fenêtre d'un bureau. C'est inacceptable, ça, c'est inacceptable! Je pense que, moi, je n'ai aucun problème d'avoir une publicité où on voit une famille qui pratique dans un sentier, il n'y a aucun problème avec ça.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. M. le député d'Orford.

M. Reid: Merci, Mme la Présidente. Bonjour. Vous avez parlé tantôt — je voudrais revenir un peu là-dessus — de l'industrie touristique, et de ses retombées, et tout ça, et, moi, je pense qu'on a pris longtemps pour acquis que la motoneige, ce n'était pas nécessairement un gros facteur dans l'industrie touristique. Il y a quelques années, j'avais été frappé par... dans une rencontre avec un ministre du Nouveau-Brunswick pour autre chose complètement, et il me racontait qu'il avait passé sa fin de semaine à essayer de résoudre des problèmes liés à l'industrie touristique dans la motoneige pour le Nouveau-Brunswick parce que, pour le Nouveau-Brunswick, ça représentait un facteur extrêmement important d'exportation, «exportation» étant de faire venir, évidemment, des Américains qui viennent faire de la motoneige au Nouveau-Brunswick.

Et j'ai un comté dans lequel le tourisme compte pour beaucoup. Au début, je pensais que c'était une plus petite fraction que l'industrie parce que j'avais 8 000 emplois dans la région de Magog-Orford industriels qui sont tombés à 4 000 en l'espace de quelques années. Donc, évidemment, ça a mis une pression énorme pour que l'industrie touristique comble un peu la différence et ça m'a fait me rendre compte, en parlant avec certains collègues, que, dans beaucoup de régions, effectivement, l'industrie traditionnelle n'est pas si forte ou en décroissance, l'industrie touristique est en croissance. Donc, l'industrie touristique prend une importance majeure au Québec.

● (15 h 30) ●

Moi, j'aimerais savoir si vous avez quelques chiffres ou si vous êtes capables de nous en fournir peut-être, si ce n'est pas le cas aujourd'hui, sur trois éléments. Premièrement, vous parliez tantôt de 2 milliards d'activité économique. Est-ce que vous avez un peu de stratification? Est-ce que vous pouvez me dire qu'est-ce qui, dans ces 2 milliards là, est quelque chose qui est direct et indirect? Parce que, souvent, on prend des bénéfices directs puis des retombées directes, puis on les multiplie par un facteur, disons... parce que l'argent roule dans l'économie. Ça, ça serait intéressant d'avoir ça.

Vous avez parlé de 14 000 emplois. Est-ce qu'on a un peu une stratification aussi, là, de comment est-ce que ces emplois-là... Est-ce que c'est des emplois essentiellement touristiques ou si là-dedans, là aussi, il y a des retombées parce que l'argent roule, donc, à un moment donné, il y a des gens qui travaillent dans des commerces qui ne sont pas touristiques mais qui bénéficient de ça aussi? Qu'est-ce qui est directement relié au tourisme? Ça serait intéressant d'avoir cet élément d'information là.

Et, moi, je trouve que ça serait intéressant aussi, peut-être, que vous nous en parliez, si vous avez des chiffres là-dessus, parce que, quand on parle de 2 milliards, c'est 2 milliards de roulement, là, hein, d'activité économique. Mais, lié au tourisme, il y a — et on l'oublie trop souvent parce qu'on parle toujours des investissements d'usines, etc. — il y a des investissements. Quelqu'un qui agrandit son hôtel ou qui en bâtit un neuf, c'est un investissement, là, dans notre économie, et est-ce que vous avez des chiffres sur l'investissement? Parce qu'on peut supposer — j'aimerais vous entendre aussi là-dessus si vous avez des chiffres — que l'investissement est relié essentiellement aussi à la possibilité d'avoir des chemins qui sont stables ou, en tout cas, qui... Tu n'investis pas en pensant que peut-être, l'année prochaine, le chemin va être fermé puis que

tu ne vendras pas tes passes ou, en tout cas, les gens passeront plus à côté de ton hôtel. J'ai vécu ça dans mon comté aussi où il y a une route qui a fermé pour des raisons de construire un viaduc. On ferme le viaduc pendant un an, puis, pendant cette année-là, il y a un motel qui avait une clientèle touristique importante de motoneige qui a eu des gros problèmes, gros problèmes de rentabilité.

Donc, effectivement, la question de l'investissement, c'est quelque chose qui est souvent gommé dans le 2 milliards mais qui est à part du 2 milliards. Et, si vous avez des chiffres là-dessus ou des commentaires là-dessus, ça serait apprécié.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député, de votre question. Je sais que le ministre a encore une autre question au moins.

M. MacMillan: Non, ça va.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va?

M. MacMillan: Oui, oui, ça va.

La Présidente (Mme Doyer): Parce que c'est des questions intéressantes, alors... Mais je veux juste vous dire qu'il reste deux minutes. Il reste deux minutes, alors soit que vous nous disiez succinctement, quitte à nous déposer des chiffres plus précis ultérieurement, pour laisser au moins peut-être une minute au ministre...

Une voix: Ça va.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va aller?

M. Desjardins (Daniel): Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y.

M. Desjardins (Daniel): Deux minutes? C'est parfait. Pour ce qui est des chiffres nationaux qu'on vous a présentés, il y a l'association des ATR qui ont fait un travail. Moi, ce qui m'a surpris au niveau des Laurentides... Nous avons fait le calcul — je pourrais vous les fournir, là — puis, quand on s'est assis à la table de concertation puis qu'ont été déposés les chiffres pour la région des Laurentides, il n'y a personne qui s'attendait à un si gros impact comme tel. Est-ce que ça vient directement des ventes du produit, de l'essence, des produits dérivés? Est-ce que c'est l'hébergement, et tout ça? Quand on parle de l'industrie touristique comme telle, ça englobe tout ça. Des exemples concrets? Pour les gens qui sont allés dans la région de la Mauricie, il y a des pourvoiries qui se sont construites, renouvelées, installées avec du grand confort, de grand luxe, dans la région des Laurentides également, pour la motoneige.

On parlait tout à l'heure des Européens ou des Américains. Les touristes qui viennent ici, ils veulent faire de la motoneige, mais ils ne veulent pas se retrouver dans une cabane au Canada avec un poêle à bois, là, puis une peau de castor... une peau d'ours comme couverture. Ils veulent se retrouver dans du grand luxe, idéalement une chambre climatisée, une chambre avec un bain tourbillon, ces choses-là. C'est des retombées énormes, ça, au niveau... Ça fait que c'est pour ça que je vous... Je pourrais vous fournir tous les détails précis pour la région des Laurentides et pour le Québec dans son ensemble.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, on convient, messieurs, que vous allez fournir toutes ces données-là, qui intéressent, je crois, tous les membres de la commission. Ultérieurement, je suis sûre qu'avec les chambres de commerce, l'ATR, vous êtes capables de nous les amener à la commission, nous allons les faire parvenir aux membres de la commission. Alors...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Pardon?

M. Boucher (Bruno-Serge): C'est Mme la secrétaire qui les fait suivre, j'imagine.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, oui, certainement. Vous faites ça au secrétariat de la commission, et, ensuite, c'est envoyé aux membres. Je vais donner la parole au député de Verchères pour 15 minutes d'échange.

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. D'abord, merci, messieurs, d'être des nôtres aujourd'hui. Merci des éclairages que vous apportez aux travaux de cette commission. Je prenais connaissance de votre mémoire, qui nous est arrivé hier, je crois, et, plus je le lisais, plus je constatais une relation plutôt incestueuse entre... — je ne sais trop si c'est la Fédération des chambres de commerce du Québec ou la Chambre de commerce de Sainte-Agathe-des-Monts — avec la CRE des Laurentides parce que, tant au niveau de la forme qu'au niveau du fond, il y a une très forte parenté entre les deux mémoires. Les formulations sont, dans la plupart des cas, très analogues et, sinon, carrément identiques dans l'immense majorité des cas. Alors, ce matin, je me suis empressé de féliciter les gens de la CRE des Laurentides pour la qualité de leur mémoire, qui est précis, clair, télégraphique, qui va au but, et là je me demande si c'est vous que je dois féliciter pour ce mémoire ou si c'est eux que je dois féliciter pour ce mémoire. Mais, manifestement, c'est, à peu de chose près, le même mémoire. Pouvez-vous m'éclairer là-dessus?

La Présidente (Mme Doyer): M. Desjardins.

M. Desjardins (Daniel): Merci de cette question parce qu'on se targue puis on se vante, à Sainte-Agathe-des-Monts, que nous sommes la seule de chambre de commerce au Québec qui siège au C.A. et à l'exécutif de la Conférence régionale des élus des Laurentides. Donc, partout, dans toutes les 21 CRE du Québec, il n'y a aucun permanent qui a un siège à l'exécutif de sa CRE, sauf Sainte-Agathe-des-Monts. Donc, j'ai participé à l'élaboration du mémoire de la CRE, j'ai participé à l'élaboration du mémoire de la Fédération des chambres de commerce du Québec. Nous avons mis nos couleurs au niveau économique, mais on ne peut pas dire des choses différentes quand on a des points de vue précis. On ne peut pas, d'un côté, dire... Je vous donne un exemple, au niveau de la circulation la nuit, on est allés un petit peu plus loin, nous, en disant, au niveau économique, que c'est important que les gens restent sur place. Parce qu'au niveau des retombées économiques, de la participation monétaire des gens en restant sur place, au niveau de la sécurité, on est allés un peu plus loin, bien je ne pouvais pas retravailler avec la fédération un mémoire qui serait complètement

différent. On est partis... J'ai travaillé avec Julie Kennedy sur la présentation du mémoire parce qu'en plus de siéger à la CRE, à l'exécutif, et au C.A. je siège également à la Table de concertation des véhicules hors route. C'est de là la ressemblance.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, vous êtes vraiment un expert. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: La ressemblance est effectivement frappante. On a l'impression qu'on a pris deux cases horaires pour nous convaincre des mêmes arguments.

M. Desjardins (Daniel): Bien, je ne savais pas si je pouvais venir ce matin aussi. J'aurais pu venir ce matin également.

M. Bergeron: Donc, je comprends que c'est la Chambre de commerce de Sainte-Agathe-des-Monts qui a un peu épousé le mémoire de la CRE des Laurentides puis que la Fédération des chambres de commerce du Québec, qui comparait aujourd'hui, a fait sien ce mémoire préparé, on ne sait trop, par la Chambre de commerce de Sainte-Agathe-des-Monts en collaboration, en conjonction avec la CRE des Laurentides.

M. Desjardins (Daniel): La Fédération des chambres de commerce, comme ses chambres de commerce, travaille le plus possible en collaboration avec les organismes économiques de son milieu, vous en avez le bon exemple.

M. Bergeron: Oui. Bien, une question par rapport à ça — puis je vais compléter en cela une question qui a été posée par le ministre il y a quelques instants — je ne suis pas familier aux instances de la Fédération des chambres de commerce du Québec, mais comment ce mémoire de la Chambre de commerce de Sainte-Agathe-des-Monts a-t-il été entériné par les instances de la Fédération des chambres de commerce du Québec?

La Présidente (Mme Doyer): M. Boucher.

M. Boucher (Bruno-Serge): Oui. Le mémoire a été préparé, avec l'aide de M. Desjardins, par la Fédération des chambres de commerce du Québec. Son bureau de direction voit les mémoires, les approuve, entérine...

M. Bergeron: ...

M. Boucher (Bruno-Serge): Par la Fédération des chambres de commerce du Québec, avec le travail de M. Desjardins, qui est un de nos membres et avec qui on travaille évidemment, et il a été entériné par le bureau de direction et les instances décisionnelles de la fédération pour enfin venir vous le présenter aujourd'hui.

M. Desjardins (Daniel): Si je peux rajouter un point, parce que ce qu'il est important, il y a toujours le côté concertation. Le mémoire, moi, je l'ai emmené en travaillant avec Julie Kennedy et à la Table de concertation des véhicules hors route des Laurentides... Je l'ai emmené à la fédération, on a regardé point par point ce qui était vraiment particulier au niveau de la fédération.

À la suite de ça, oui, il s'en va au bureau de direction, mais également c'est qu'il y a un réseau de 155 chambres. Il a été envoyé dans le réseau. Pas dans toutes les chambres, bien entendu, les chambres qui ont de la motoneige, là. On en a envoyé à la Chambre de commerce de Montréal pour avoir les commentaires des gens, pour voir si les gens les appuyaient, s'il y avait des choses qui, d'une région à l'autre... Mais je peux vous dire — puis vous pouvez le voir dans le document qui a été écrit — la réalité des 21 tables se ressemble beaucoup au niveau des problématiques, des solutions à engendrer et du travail fait sur le terrain.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

● (15 h 40) ●

M. Bergeron: Vous avez souligné tout à l'heure à juste titre qu'une des rares différences entre le mémoire de la CRE des Laurentides et le mémoire de la Fédération des chambres de commerce du Québec ou de la Chambre de commerce de Sainte-Agathe-des-Monts porte sur la circulation de nuit. Toutes les formulations sont totalement identiques, à part une formulation de la CRE des Laurentides que vous ne reprenez pas. Alors, la CRE des Laurentides dit: «Les sentiers éloignés des résidences pourraient être utilisés la nuit puisque cela ne cause pas de nuisance.» Du point de vue des chambres de commerce, vous ne semblez pas considérer que c'est un point pertinent, vous ne l'avez pas repris, mais vous avez plutôt utilisé, intégré ce paragraphe où vous dites: «En interdisant la circulation la nuit, les utilisateurs planifieraient leurs déplacements d'une façon différente. Exemple: au lieu de circuler la nuit, ils pourraient demeurer dans le secteur, louer un hébergement et ainsi participer à l'économie locale tout en sécurisant la pratique du sport. Il faut rappeler que la totalité des décès en motoneige cette année se sont produits après la tombée du jour.»

D'abord, ma première question, c'est: En quoi la planification touristique, qui permettrait à des gens de réserver une nuit dans un motel, ou une auberge, ou Dieu sait quoi, en quoi cet élément-là, qui n'est pas sans pertinence, loin de là, vient-il en contradiction avec le fait que, dans les régions où on utilise les VHR comme moyen de transport utilitaire, on pourrait permettre le transport de nuit? Parce que vous avez choisi, comme fédération ou comme chambre de commerce, d'éliminer ce passage-là.

Et l'autre question: Vous prenez la peine de nous signaler, à juste titre d'ailleurs, que la totalité... Je ne sais pas si c'est la totalité, là, il faudrait vérifier si c'est bel et bien la totalité ou l'immense majorité, mais vous dites: «...la totalité des décès en motoneige cette année se sont produits après la tombée du jour.» Et là, en conjonction avec cet argument fort, cet argument percutant, vous nous dites: On devrait faire en sorte d'interdire la circulation à compter de 11 heures. Mais c'est parce que la tombée de la nuit, l'hiver, là, c'est 3 h 30, 4 heures, là. Alors, on comprend bien que les accidents, ils peuvent survenir à 5 heures, ils peuvent survenir à 6 heures, ils peuvent survenir à 7 heures, ils peuvent survenir à 9 heures. Alors, en quoi cette suggestion d'arrêter à 11 heures est-elle logique ou correspond-elle à cet argument percutant que vous mettez dans votre mémoire?

La Présidente (Mme Doyer): M. Desjardins.

M. Desjardins (Daniel): Je crois que vous mélangez deux choses, là. Vous mélangez le transport utilitaire

dans les régions qui se servent du VHR en transport utilitaire et dans le mémoire de la CRE qui dit: Pourrait être utilisée, la motoneige, les sentiers à l'extérieur des grands centres ou en région éloignée, là, c'est ce qui est écrit. Au niveau du VHR comme moyen de transport utilitaire, vous l'avez... je l'ai gardé, là, on l'a gardé, le paragraphe, puisque, oui, il peut y avoir des exceptions dans des régions où le VHR est comme moyen de transport utilitaire.

Nous, ce qu'on vous dit, au niveau des régions éloignées... C'est parce que qu'est-ce qu'une région éloignée? Comment est-ce qu'on gère ça comme tel? Ça peut être difficile. Je vous donne un exemple. Je parlais des pourvoies qui sont dans les Laurentides, qui peuvent être à 100 km à l'extérieur de Mont-Laurier, un exemple. 100 km, en motoneige, ça se fait assez facilement en soirée. Donc, la personne pourrait partir d'une pourvoirie X en disant: Bien, je suis en région éloignée, pas de problème, puis se retrouver à Mont-Laurier, puis la motoneige n'a plus le droit? C'est difficile de... Parce que je vous ai dit tout à l'heure que le tourisme puis les gens qui pratiquent le sport, ils ne veulent pas se retrouver dans la cabane au Canada, ils veulent se retrouver dans du luxe. Ça fait que comment est-ce qu'on va gérer le fait qu'on est région... dans un sentier non construit ou non occupé puis dans une région éloignée?

J'ai perdu votre deuxième question, je m'excuse.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Desjardins (Daniel): Ah oui! où j'ai pris les chiffres, où on a pris les chiffres au niveau de la nuit et le jour. L'Association des motoneigistes du Québec, dans un communiqué de presse du 13 janvier, qui est ici, nous disait que la totalité...

M. Bergeron: ...celle-là?

M. Desjardins (Daniel): ...la totalité des décès... «L'ADMDQ déplore jusqu'à présent six pertes de vie. La totalité des décès se sont produits après la tombée du jour. Les hommes représentent la majorité des personnes impliquées.»

Une voix: ...le déposer?

M. Desjardins (Daniel): Oui, oui. Il n'y a aucun problème, ça fait plaisir.

M. Bergeron: Ce n'était pas nécessairement l'objet de ma question, mais je vais la réitérer pour être bien certain qu'on se comprenne, là. D'abord, je ne mélange pas deux choses — je prends la peine de vous le préciser, là — je m'interrogeais juste sur la raison pour laquelle vous aviez choisi de ne pas mettre la phrase. La seule phrase que vous n'avez pas mise dans votre mémoire, qui est tirée de celui de la CRE des Laurentides, c'est: «Les sentiers éloignés des résidences pourraient être utilisés la nuit puisque cela ne cause pas de nuisance.» Et je me suis demandé pourquoi vous aviez décidé de retirer cette phrase-là.

Et mon autre question, c'était par rapport à cette affirmation... Je vous ai dit que je ne remettais pas en question la totalité, je me disais: Est-ce que c'est la majorité, la totalité? Vous me dites que, sur la base d'un

communiqué de presse, on nous indique que c'est la totalité. Admettons que tout le monde s'entend sur la totalité... Parce que, là, n'est pas l'objet de ma question, l'objet de ma question est le suivant. Si vous nous dites que «la totalité des décès en motoneige cette année se sont produits après la tombée du jour», comment mettre en lien cette affirmation-là percutante pour nous convaincre qu'il faille interdire la circulation de nuit et le fait que vous nous disiez que la circulation doit être interdite à compter de 11 heures? Or, la tombée de la nuit, chez nous, à certains mois de l'année, c'est 3 h 30, 4 heures, puis il peut y avoir des accidents à 6 heures, à 7 heures, à 8 heures, à 9 heures, le soir. Mais, vous, vous nous dites: On arrête ça à 11 heures. Alors, comment on réconcilie le fait que vous essayez de nous convaincre de la pertinence d'interdire la circulation de nuit en invoquant le fait que la totalité des décès en motoneige, cette année, se sont produits après la tombée du jour puis que vous nous disiez du même souffle: Il faut l'interdire à partir de 11 heures? Logiquement, là, ça ne me semble pas correspondre, là. À vous entendre, avec cet argument-là, je dirais: On va arrêter ça à 4 heures, là.

La Présidente (Mme Doyer): M. Desjardins.

M. Desjardins (Daniel): Merci de votre question. Mais je peux vous dire une chose, que, même en lisant le communiqué de presse puis les chiffres, ça m'a même surpris, ça nous a surpris de voir que, oui, en quelque part, la tombée de la nuit... Pourquoi que nous disons 10 heures ou 11 heures, le soir? C'est souvent, puis on le voit... On ne fait pas le procès de personne, mais les accidents mortels, les accidents graves, de blessures graves, ça arrive tard le soir, dans la nuit. Regardez la majorité des accidents qu'on voit au niveau de la motoneige, c'est après minuit, 11 heures, c'est la nuit. Nous, ce qu'on dit, on veut... Puis je suis content, on a quand même réussi à porter votre attention sur un fait qui est, oui, après la tombée du jour, mais on sait fort bien que la majorité — puis on pourrait rechercher les statistiques — que c'est la nuit. C'est pour ça qu'on dit: Que ça soit 10 heures ou 11 heures, mettons, 10 heures ou 11 heures jusqu'à 7 heures ou 8 heures, le matin, l'objectif qu'on veut, c'est de l'interdire, la pratique du sport, durant la nuit pour changer les façons de faire des utilisateurs.

La Présidente (Mme Doyer): Deux minutes... trois minutes... deux.

M. Bergeron: Je ne veux pas vous décevoir, M. Desjardins, mais ce qui a surtout attiré mon attention, c'est que c'était un des rares passages qui était différent du mémoire de la CRE des Laurentides. Alors, c'est plus ça qui a attiré mon attention que la question de la totalité. Maintenant, vous nous dites que ce n'est pas nécessairement après la tombée du jour, mais pendant la nuit. Alors, j'aurais peut-être besoin que vous nous fournissiez des statistiques sur les heures auxquelles ça s'est produit pour pouvoir marier votre mémoire avec ce que vous demandez.

Mon autre question, puisque vous représentez les chambres de commerce — j'ai fait le même commentaire aux gens de la CRE des Laurentides plus tôt aujourd'hui — il y a une question sur laquelle votre mémoire est muet et qui est revenue à quelques reprises dans le cadre des travaux de cette commission, c'est l'idée de faire en sorte

que, pour assurer la sécurité des villégiateurs, des touristes qui viennent, et notamment les touristes européens, qui ne veulent pas, selon vous, aller dans une cabane au Canada... Parce qu'évidemment c'est très nuisible pour la réputation du Québec lorsqu'il y a des décès, il y a quelques intervenants qui nous ont suggéré peut-être une formation minimale qui serait donnée par les pourvoiries, par ceux qui font de la location de quads ou de motoneiges, une formation minimale. Certains nous ont même parlé d'un dépliant qui serait remis. Comment vous entrevoyez ça, vous, comme gens d'affaires, une proposition comme celle-là?

La Présidente (Mme Doyer): Très succinctement, messieurs. M. Boucher? M. Desjardins?

M. Desjardins (Daniel): Oui, je peux...

La Présidente (Mme Doyer): M. Desjardins.

M. Desjardins (Daniel): ...je peux y répondre. Écoutez, oui, c'est... Quand on parle de la formation — on parle des guides, là, vous nous parlez des guides? — oui, c'est surprenant qu'après aussi peu d'informations données aux touristes ou aux gens qui viennent de l'extérieur, ils partent avec un engin qui peut aller très rapidement et très dangereux. Oui, je suis d'accord avec vous que d'offrir une formation, mais... Je peux continuer, oui?

Une voix: ...

● (15 h 50) ●

M. Desjardins (Daniel): O.K. Excusez. Excusez. Je peux vous dire oui. On ne peut pas être contre ça, il s'agit juste de voir, au niveau de la formation, qui la donnerait puis quelle sorte de formation qu'on pourrait donner. Mais je pense que, sans être trop long sur la réponse, on va dans différentes... J'ai un de mes amis qui est allé louer un bateau en Europe pour faire les canaux, puis, après cinq minutes, il est parti avec un bateau de 45 pieds, puis il n'avait jamais navigué. Est-ce qu'au niveau de la motoneige il y aurait peut-être une façon de faire, un manuel ou un modèle d'exemples? C'est sûr que les gens qui prennent un guide, c'est plus facile parce que, souvent, ils vont aller avec deux guides, un guide en avant, un guide en arrière. Ça, c'est plus sécurisé, ils vont pratiquer. Mais souvent une personne peut partir, si elle a un permis de conduire dans les poches puis... partir avec une machine. Il y a peut-être deux façons de faire quand on parle des touristes, quand on parle de guides, mais, moi, je pense qu'ils sont bien encadrés parce qu'ils partent avec un guide, ils sont... S'il y a de quoi, il y a une problématique ou s'il y a une personne qui conduit dangereusement, elle va être avisée. Mais c'est peut-être plus pour ceux qui louent à la pièce, un à un, le petit couple qui arrive de l'Europe, puis il dit: On va louer pour deux heures. Oui, il pourrait avoir un manuel ou une formation donnée aux locataires.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci beaucoup, MM. Boucher et Desjardins, de votre présentation que vous avez faite au nom de la Fédération des chambres de commerce du Québec.

Alors, je vais suspendre quelques instants pour... et nous allons recevoir le groupe qui représente Bombardier Produits récréatifs. Merci... et merci de votre contribution.

(Suspension de la séance à 15 h 51)

(Reprise à 15 h 53)

La Présidente (Mme Doyer): Bienvenue à MM. Pichette, Morin et à Mme Émond. M. Pichette, je vous invite à vous présenter, vos fonctions, et nous sommes à votre disposition pour vous écouter pendant une présentation qui va durer 10 minutes. Et vous nous avez fait une présentation PowerPoint, moderne.

Bombardier Produits récréatifs inc. (BPR)

M. Pichette (Pierre): Oui. Quelques images — merci, Mme la Présidente — valent mille mots, je suppose. Alors, bonjour, tout le monde. M. le ministre, M. Bergeron, M. Boucher, le député de Johnson, plaisir de vous avoir avec nous.

Permettez-moi, tout d'abord, de nous présenter. Mon nom est Pierre Pichette, je suis vice-président Communications et affaires publiques chez BRP. Je suis accompagné de mes collègues: Denis Morin, vice-président Développement produits, Ski Doo, Sea Doo, et de Mme Caroline Émond, conseillère principale en affaires publiques.

Nous sommes ici afin de répondre à quelques-unes des questions soulevées dans le rapport sur les véhicules hors route déposé par le ministre délégué aux Transports, M. MacMillan.

Dans un premier temps, BRP a été mandatée par la fédération internationale des manufacturiers de motoneiges, ISMA, pour vous soumettre un mémoire au nom de l'industrie. Vous y trouverez un aperçu du contexte réglementaire, les améliorations des dernières années au niveau des émissions atmosphériques et sonores et des commentaires au niveau de la publicité.

Maintenant, à titre de seul manufacturier motoneiges et véhicules hors route basé au Québec, il nous fait plaisir de vous présenter l'évolution de la situation depuis notre dernière comparution devant la commission, il y a exactement quatre ans. Par souci d'efficacité, je vous réfère à nos mémoires déposés devant la commission parlementaire du 9 mars 2006 et des consultations publiques du 30 juin 2005 pour les détails sur notre entreprise et ainsi que sur nos engagements. Aujourd'hui, nous allons profiter des quelques minutes qui nous sont attribuées pour vous démontrer le travail que nous avons accompli au cours des cinq dernières années. Donc, je vous réfère au tableau. Alors, on parlera très brièvement de la société, des différents segments de marché de la motoneige, de l'évolution technologique et on terminera avec une courte conclusion.

Bien, écoutez, des dates: 1942, la création de Bombardier; 1959, motoneige, nous avons fêté 50 ans de motoneige en 2009; 1998, on a commencé la commercialisation des véhicules tout-terrains; en 2003, nous avons été vendus. De Bombardier, nous sommes devenus une société indépendante. L'actionariat, comme vous le voyez, n'a pas changé depuis 2003, et nous avons 5 500 employés dans le monde entier, dont 2 000 au Québec. Je vous signale que nous en avions près de 3 000 avant la crise. Et nous avions près de 7 500 employés avant la crise, donc inutile de vous dire que les temps ont été particulièrement difficiles dans les dernières années.

Alors, nous sommes présents, en termes manufacturiers, au Canada, aux États-Unis, au Mexique, en Autriche et en Finlande. Et nous sommes distributeurs de nos produits, de tous nos produits, avec des réseaux de

concessionnaires de plus de 5 000 concessionnaires dans le monde entier, et plus particulièrement dans 19 pays où nous assurons une distribution directe sur 90 pays dans lesquels nous sommes présents à l'échelle mondiale.

Nous sommes aussi, évidemment, en termes de produits, sur l'eau, sur la route, hors route et sur la neige. Alors, c'est la question de la neige qui nous intéresse plus particulièrement aujourd'hui, donc nous allons traiter de ce sujet plus en profondeur. Le monde de la motoneige est un monde très diversifié. Il y a huit différents segments. Ça fait plaisir de vous les présenter: la montagne, l'utilitaire, le cross-country et le «touring», hein, tant d'un point de vue orienté vers la performance que des véhicules orientés vers la récréation. En plus de ça, il y a évidemment des différents segments qui se recoupent, là. Alors, plus particulièrement aujourd'hui, en ce qui a trait au marché du Québec, on est plutôt concentrés au niveau récréatif de sentier, donc dans la bulle plutôt verte.

Les modèles de motoneiges pour satisfaire à tous ces différents segments de marché, BRP en a une centaine, et, évidemment, nos collègues de Yamaha, Arctic Cat et Polaris en ont autant. Donc, c'est un monde qui est très complexe à ce niveau-là. Évidemment, nous développons des produits à chaque année et nous avons lancé, il y a quelques semaines, pour ce qui est de BRP, un nouveau produit que nous appelons le 600 ACE, qui est un nouveau moteur fabriqué dans notre usine d'Autriche qui va permettre une économie d'essence parce que la consommation est à huit litres aux 100 km. Donc, pour vous donner une idée, on peut faire Montréal-Québec aller-retour avec un seul plein. Alors, il y a eu beaucoup de progrès dans les dernières années.

Alors, une mise en contexte sur la motoneige. Inutile de vous dire que se déplacer sur la neige exige beaucoup plus d'efforts que des déplacements sur la route. Alors, vous pouvez voir ici que quelqu'un qui fait de la raquette, beaucoup plus difficile et consomme beaucoup plus d'énergie que quelqu'un qui fait du jogging sur un pavé. Au niveau de la motoneige, quand elle se déplace, les forces de frottement sont beaucoup plus importantes que la voiture. Donc, au niveau de l'énergie, il y a une demande qui est considérablement plus grande à ce niveau-là. Il y a eu une évolution. Je vous parlais de 50 ans de motoneige, alors celle de gauche, 1959, et celle de droite, 2011. Alors, je vois qu'il y a des commentaires dans la salle qui nous font remonter, vous et moi, mon cher, où on était dans les premiers moments de la motoneige, en 1960 et 1961.

Maintenant, on va plonger immédiatement dans le vif du sujet qui nous intéresse, au niveau des émissions. Et évidemment, comme les émissions sont directement proportionnelles à la consommation d'essence, je vous rappellerai, avec ce tableau que nous vous présentons, qu'en 1995 nos motoneiges utilisaient 23 litres aux 100 km et, 15 ans plus tard, nous sommes à huit litres aux 100 km. Alors, c'est une réduction d'un facteur de trois. Alors, c'est 300 % de réduction. Alors, il y a eu beaucoup, beaucoup de progrès dans ce contexte-là. Évidemment, le principe des émissions atmosphériques, c'est que ce qui entre dans un moteur doit forcément ressortir sous une forme ou sous une autre. Les nouvelles technologies ont toutefois permis une augmentation substantielle de l'efficacité énergétique. Un moteur plus efficace utilise moins d'essence, donc émet moins d'émissions atmosphériques. Nous avons amélioré l'efficacité énergétique grâce à des

technologies de pointe en matière de combustion ainsi qu'à l'utilisation de nouveaux matériaux tels que l'aluminium, magnésium et des alliages légers. Mon collègue Denis se fera un plaisir de répondre à vos questions sur la mécanique, si ça vous intéresse, plus tard, durant la période de questions.

● (16 heures) ●

Il y a, en fait, deux moyens de réduire les émissions atmosphériques: augmenter l'efficacité de combustion afin de réduire la consommation d'essence — et c'est ce que nous faisons — ou développer des sources alternatives d'énergie, que ce soit l'électricité ou autre. Les émissions atmosphériques présentement réglementées sont le CO et le HC, et ce, seulement depuis 2006 aux États-Unis. Environnement Canada prévoit, depuis la fin de 2006, adopter les mêmes normes que le EPA. Par contre, il y a des retards, et, selon nos informations, la loi devrait être finalisée d'ici la fin 2010. Les émissions de CO₂ ne sont pas réglementées.

Maintenant, au niveau des émissions sonores. Alors, je vous invite à regarder ce tableau, vous allez voir qu'entre 75 et 80 dB il y a un niveau de 70 dB, qui sont les standards reconnus au Canada et aux États-Unis depuis plus de 30 ans et qui sont basés sur une pleine accélération, et le niveau limite est 78 dB. Il y a un autre standard qui est de 73 dB, qui est un standard à vitesse constante dans les sentiers et qui est au niveau de 24 km. Et vous voyez que les motoneiges, depuis 2002, ont vraiment évolué du côté de BRP. Ils étaient à 71 dB en 2002, ils sont maintenant à 62 dB. Et la motoneige dont je vous parlais tout à l'heure, qu'on a lancée il y a quelques semaines, est à 59 dB. Alors, il y a eu des progrès énormes dans le secteur de la motoneige, et vous voyez sur ce même tableau, pardon, des... Si les gens préfèrent... Parce qu'ils disent: Bon, peut-être, 24 km, c'est un peu lent, il faudrait parler de 50. Bien, vous voyez qu'à 50 km, dans les cercles verts ou bleu pâle, ils sont à 68 dB, ils sont beaucoup en deçà de la limite du standard de 78.

Maintenant, j'aimerais qu'on vous donne un tableau pour comparer un peu qu'est-ce que c'est que des décibels, hein? Alors, on vous parlait — et je reviens en arrière — de 62 dB en 2011. 62 dB, à quoi ça compare? 62 dB, ça compare entre 60, qui est une conversation de personne à personne à un mètre de distance, qui est 60 dB, et 65 dB qui est... Une auto dont on prend les mesures à 15 mètres, qui roule 95 km/h génère 65 dB de bruit, pour vous donner à titre d'indication.

Depuis que nous nous sommes présentés ici, il y a quelques années, nous avons investi. Et nous avons annoncé à ce moment-là que BRP allait investir de façon intensive dans la recherche et le développement sur les technologies avancées, alors vous voyez un portrait, par exemple, une «slide» sur le Centre des technologies avancées. C'est un partenariat entre l'Université de Sherbrooke et BRP que nous avons construit, il y a deux ans, nous avons inauguré il y a deux ans. C'est un partenariat dans lequel le gouvernement du Québec a été impliqué, et le gouvernement fédéral aussi, et c'est un partenariat qui fonctionne très bien. M. Reid, ancien recteur l'Université de Sherbrooke, vous serez certainement heureux d'apprendre que nous avons donné déjà quatre thèses de maîtrise et que nous avons à notre emploi, en ce moment, 15 à 20 étudiants de maîtrise et de doctorat, en plus des 40 autres employés qui sont des ingénieurs et qui travaillent sur des technologies avancées.

Nous avons inauguré, en septembre 2008 à Valcourt, le Centre de design et d'innovation Laurent Beaudoin.

C'est un centre de design et d'innovation unique au Canada en termes d'entreprise privée. Vous pouvez chercher à identifier combien de sociétés privées canadiennes ont ce genre de centre de design et d'innovation, qui est de loin un centre à la fine pointe de la technologie.

Et je vous présente le centre de technologies avancées qu'on appelle le Regionales Innovations Centrum, que nous allons inaugurer le 12 mai prochain à Guns kirchen, en Autriche, C'est le complément du Centre de technologies avancées que nous avons à Sherbrooke. C'est un centre de technologies avancées que nous avons construit en partenariat avec le gouvernement de la Haute-Autriche et l'Université de Graz et de Wels. Et ce centre-là sera dédié uniquement à l'évolution des moteurs à combustion, puisqu'il se trouve sur les installations de notre filière, le groupe Rotax que nous avons acheté il y a maintenant plus de 40 ans.

Alors, tout ça pour vous dire que... Et, en conclusion, j'aimerais vous dire que, suite à ce qu'on vient de dire, les consommations d'essence et d'émissions sonores ont été réduites substantiellement dans les 15 dernières années. Les VHR, pour nous — et nous l'avons dit dans les précédents témoignages que nous avons faits ici il y a quelques années — sont très importants pour les économies régionales. Je vous rappellerai que BRP est une société régionale, où elle est à l'international, que nous soyons au Canada, aux États-Unis, au Mexique, en Autriche ou en Finlande, nous sommes toujours installés dans des régions. En Finlande, nous sommes en Laponie, dans le cercle polaire. Alors, vous comprendrez que l'importance des véhicules récréatifs hors route est primordiale pour les régions. La survie des VHR passe par la pérennité des sentiers, et la pérennité des sentiers doit être assurée par une immunité permanente. C'est impossible de faire croître une industrie sans qu'on sache où est-ce qu'on s'en va et qu'on puisse planifier à long terme. Et je vous dirai, en terminant, que nous nous sommes engagés dans le passé à faire évoluer les technologies et nous continuerons à le faire. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Pichette. Alors, je vais donner la parole à M. le ministre pour 13 min 30 s, 14.

M. MacMillan: Ah oui?

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. MacMillan: J'en aurais beaucoup à dire, Mme la Présidente. M. Pichette, M. Morin, Mme Émond, bienvenue cet après-midi. Très apprécié que vous soyez présents, et je voudrais profiter de l'occasion pour vous dire merci. J'ai eu la chance d'aller visiter — et vous étiez, avec Mme Émond, un guide extraordinaire — de visiter à Valcourt. J'ai assisté aussi aux courses, là, avec le député de Johnson, une course qui est nationale et qui, grâce à l'action du député de Johnson, qu'on m'a dit dans ma visite, a pu passer à travers les difficultés, et j'ai été impressionné par le site à Valcourt.

Et aussi très impressionné par les gens de Bombardier, la visite du musée qui était... C'était tellement impressionnant de voir ça, ça me rappelait des souvenirs de jeune homme qui commençait à faire de la motoneige...

Une voix: ...

M. MacMillan: Un petit peu plus longtemps que ça. Mais tout l'historique de la famille Bombardier, c'est extraordinaire. J'invite la population, s'il y en a qui n'y ont pas été, c'est formidable, c'est formidable. Et de voir... J'ai aussi eu la chance de visiter où on... la manufacture des... c'était le «touring», là, le Spyder. C'est vraiment impressionnant de voir comment c'est organisé, comment on fait la ligne, la production, votre manière de travailler avec vos employés, la table ronde, que j'ai l'intention de mettre dans le milieu de mon cabinet. Peut-être, ça ferait du bien des fois. Mais c'est vraiment... j'ai trouvé ça génial et j'aimerais vous remercier.

La visite qui m'a impressionné le plus, puis je ne peux pas parler de tout ce que j'ai vu parce que vous m'avez dit que c'était... mais c'était l'endroit où vos têtes, là, vos têtes grises ou vos...

Une voix: Nos centres de design.

M. MacMillan: Vos centres de design, où les gens décident de l'avenir de tout ce qui se produit à Bombardier, j'ai été vraiment impressionné. Alors, je veux profiter de l'occasion de vous remercier, ça a été une visite vraiment extraordinaire.

Je pourrais vous parler de... Je vais vous poser une question. Après, je vais laisser à mes amis sur mon côté... Mais, si on serait à *Tout le monde en parle*, la question qui tue: La pérennité des sentiers au Québec, on ne peut pas assez le dire souvent, ça ne veut pas dire... Puis je suis d'accord un peu aussi à essayer de trouver une solution ensemble avec les compagnies des loisirs d'hiver et les motocyclettes et... Comment? Bien, surtout l'hiver. Comment... J'aimerais vous entendre vraiment, là... Tu sais, je vous dis permanent, c'est permanent, là, c'est un gros mot pour bien des gens. Ce matin, c'est le Barreau qui est venu, c'est complètement le contraire, là. Eux autres, il n'y a absolument rien qui peut se mettre sur la table, c'est de la consolidation, c'est des meetings par-dessus meetings, là. Mais, moi, je veux que les gens qui ont des machines... ce n'est pas le bon mot, là, mais qui ont des véhicules, si vous voulez, hors route aient le loisir de pouvoir se promener dans le Québec et profiter des retombées économiques, aient le temps de s'amuser en famille, etc. Alors, dites-moi, là, où on devrait aller... jusqu'où on devrait aller dans l'avenir pour sauver nos sentiers de motoneige et de VTT.

La Présidente (Mme Doyer): M. Pichette.

● (16 h 10) ●

M. Pichette (Pierre): Mme la Présidente, merci. Écoutez, je pense qu'il faut partir d'un point de vue de gens d'affaires, hein? Et il faut se mettre, je pense, en tout cas, dans la peau des gens qui sont dans les régions parce qu'on parle de régions ici. On ne parle pas de Montréal, on ne parle pas de Québec, on ne parle pas de Sherbrooke, on ne parle pas de Trois-Rivières, on parle des régions. On parle des régions qui ont besoin d'une activité économique et on parle des gens d'affaires de ces régions-là, hein, qui reçoivent les gens qui viennent se promener chez eux à travers les sentiers, et tout ça.

Alors, quand vous faites des affaires, ce qui importe le plus à la base, hein, à la base, c'est d'avoir un cadre stable, prévisible et qui va permettre une planification d'investissement pour permettre la croissance. À partir

du moment où on veut avoir un cadre prévisible, bien il faut se donner les moyens pour le mettre en place. Et ne croyez pas que nous ne sommes pas des démocrates, là, ce n'est pas ça, la question, hein? Je vous parle de gens en affaires. Nous, BRP, nous sommes des gens d'affaires, nous faisons affaire dans 90 pays dans le monde. Ce qui est le plus important pour nous au point de départ, c'est la stabilité. Si les gens nous disent: Voici la réglementation, on va l'adopter puis on va faire ce qu'il y a à faire. Mais, si on nous dit: Écoutez, on ne le sait pas trop, peut-être que, l'an prochain, ça changera, peut-être qu'il y aura d'autres décisions, peut-être qu'il y aura des gens d'influence qui feront telle chose ou telle autre chose qui pourraient changer la donne, vous pouvez être certains qu'on n'y sera pas. Vous pouvez être certains parce qu'il y a des risques attachés au fait de l'instabilité et de l'incapacité de prévoir. Et ça, je pense que tous les gens d'affaires se retrouvent dans une même position.

Alors, quand on parle de développement régional... Et on est des développeurs régionaux chez BRP, on n'est pas dans les grandes villes. Donc, on a un peu d'expérience et un peu d'expérience à l'échelle mondiale. Chaque endroit où on est, on demande de la stabilité. Alors, maintenant, est-ce que la stabilité doit venir avec une immunité permanente? Pour nous, oui, parce que l'immunité permanente, à mon avis en tout cas, ne change pas le dialogue en termes d'où on doit faire passer les pistes, mais, une fois qu'elles sont installées, elles sont installées, et puis voilà. Alors, écoutez, je n'ai pas de réponse, là, mais, pour nous, la stabilité, là, c'est incontournable.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci. M. le député de Maskinongé.

M. Diamond: Merci, Mme la Présidente. M. Pichette, madame, messieurs. Je vous écoutais tantôt, puis vous disiez que les retombées économiques n'étaient pas rien que dans les grands centres, puis vous avez parfaitement raison. Moi, je viens du comté de Maskinongé. Chez nous, c'est un comté rural. Mais il y a la ville de Trois-Rivières qui en fait partie, mais le restant, c'est rural. Et puis, dans le secteur où est-ce que je demeure, à Saint-Alexis-des-Monts, il y a quatre auberges: il y a le Lac-à-l'Eau-Claire, Le Baluchon, le Sacacomie et la Pourvoirie du Lac Blanc. Et je peux vous dire que, s'il n'y aurait pas la motoneige et le VTT l'hiver, ces gens-là, là... En tout cas, ça, les quatre auberges, ça crée à peu près 1 000 emplois. Donc, on peut s'imaginer des retombées économiques importantes au niveau de la région, au niveau de ces municipalités-là. Donc, si on enlèverait la motoneige pour toutes sortes de raisons ou, en tout cas, essayer d'affaiblir le système, je pense que, chez nous, il y aurait un problème.

Quand on parle des Européens, chez nous, il y en a beaucoup au lac... Ils l'appellent, eux, la cabane au Canada, mais c'est une vraie cabane au Canada, là, c'est toute une auberge. Les autres aussi, là, mais... Puis en plus qu'est-ce qui est le fun chez nous, c'est qu'entre les auberges il y a une bonne collaboration, et ils font des forfaits alentour. Mettons, un soir, ils peuvent aller souper au Lac-à-l'Eau-Claire; l'autre soir, ça va être à la Pourvoirie du Lac Blanc; et vice versa, ça vire comme ça. Donc, c'est pour ça que c'est important pour moi.

Vous savez, on peut dire toutes sortes d'affaires négatives sur la motoneige ou les VTT. Mais, par contre, il

faut regarder aussi les retombées positives, importantes pour une région comme la nôtre. Moi, en tout cas, là, je vous félicite de votre travail. Quand on regarde au niveau des décibels, que ça a parti à 78 puis ça a tombé à 62, ça mène moins de train qu'une balayeuse, tu sais, là. Bon, bien, regarde, à un moment donné, là, on peut se poser des questions sur l'environnement, sur beaucoup de choses, mais on voit que vous avez fait votre travail, vous avez amélioré votre machine. Et puis c'est comme ça qu'on doit travailler, puis vous l'avez fait très bien. Donc, c'était rien que pour vous dire, moi, Mme la Présidente, que c'est important chez nous, les retombées économiques au niveau de la motoneige puis des VTT. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député. M. le député d'Orford.

M. Reid: Merci, Mme la Présidente. Moi, en écoutant la présentation tantôt, je n'ai qu'un regret, c'est qu'il y a de très belles usines et des investissements d'innovation qui, au lieu d'être faits dans l'île de Montréal comme beaucoup, sont faits dans la région, mais c'est juste à côté de mon comté. Malheureusement, ce n'est pas dans le mien, c'est dans celui du député de Johnson ou dans celui du député de Sherbrooke, et donc c'est mon seul regret.

En fait, ce qui est intéressant, je pense, moi, c'est que — et c'est une introduction à ma question — les technologies vertes, et c'est de ça dont vous parlez, là... Quand on parle technologies vertes, des choses bien concrètes, là, les technologies vertes, c'est une voie d'avenir pour le Québec, on le sait. En tout cas, on l'a dit souvent, je pense que c'est unanime ici, à l'Assemblée nationale. Et ça demande des investissements, puis ces investissements-là ne peuvent pas être faits que par les gouvernements, bien sûr, et vous en faites. Et je suis très heureux, effectivement, de voir que, par exemple, il y a une symbiose qui se fait avec le monde de la recherche universitaire parce que c'est le gros problème du Canada, le Canada est très avancé mondialement dans la recherche universitaire mais l'est beaucoup moins dans la recherche qui donne lieu à des industries et à des emplois, et vous le faites.

Moi, ma question, c'est une question très globale. Et vous êtes une entreprise globale au sens mondial, vous l'avez mentionné tantôt. Donc, vous savez aussi quelles sont les conditions d'utilisation dans d'autres pays. Vous connaissez, par la force des choses, les réglementations qui existent dans la plupart des pays du monde, en tout cas tous ceux où vous êtes, et, moi, j'aimerais ça si vous pouviez nous tracer rapidement une idée de la stratégie globale de BRP, d'une part, dans un contexte mondial, dans un contexte mondial où il y a des réglementations qui doivent varier d'un endroit à l'autre, d'un pays à l'autre. Est-ce que vous pouvez-nous donner une idée comment votre stratégie à moyen, long terme se développe par comparaison avec ces réglementations-là qui existent et sur lesquelles, nous, on va devoir se prononcer ici, au Québec, mais qui existent ailleurs alors que le Québec, c'est quand même le pays de départ, là, de cet élément-là?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Pichette.

M. Pichette (Pierre): Mme la Présidente, merci. Écoutez, merci de l'opportunité parce que c'est vrai que

nous avons un intérêt et une présence dans le monde. Le modèle québécois a un avantage extraordinaire. Le système de sentiers a commencé en 1972 sous M. Bourassa et avec M. Beaudoin, notre président du conseil, et on a quand même 30 années et plus d'expérience dans ça. Il ne faut pas penser, toutefois, que le restant du monde dort. Je vous parlerai de l'Argentine, hein? Vous allez me dire: Oui, mais c'est dans le sud du Brésil, là, hein? Mais il y a des montagnes qui s'appellent les Andes. Aujourd'hui, en Argentine, il y a des gens qui vous donnent un tour qui partent de Bariloche en VTT, qui montent la montagne, et, dans le milieu de la montagne, on part en motoneige pour monter les Andes. Alors, il y a des gens qui sont créatifs. O.K.?

Les Russes ont 11 millions de kilomètres carrés enneigés pendant six mois. Si vous pensez qu'on a la vérité et la vie de la neige, on fait une erreur, hein? Et, la semaine prochaine, on reçoit encore 25 Russes, distributeurs, et directeurs de parcs, et de gens qui viennent ici pour voir le modèle québécois, hein? Je fais de la motoneige en Russie depuis 2004, et on a déjà ouvert plusieurs milliers de kilomètres de sentiers de motoneige. Et, si vous pensez que les Européens qui viennent nous voir ici et qui profitent de Sacacomie et des coins... autres coins du Québec n'auront pas d'alternative dans les prochaines années, c'est faire erreur.

Alors, on se retrouve, nous, dans un modèle que nous avons créé, que nous avons la chance de parfaire, et nous avons la chance de permettre à des gens d'investir pour donner ce luxe que nos prédécesseurs, ici, présentaient pour les Européens, pour les Américains du Sud. Les Brésiliens, là, hein, ne pensez pas une minute que c'est des gens qui sont pauvres et qui pensent qu'ils ne peuvent pas se déplacer, hein, un instant. Les Argentins, c'est la même chose, les Chiliens, les Chinois, les Indiens, tous ces gens-là vont se déplacer sur la planète dans les années qui viendront. On sera plusieurs pays à se partager la tarte de la neige, hein? Si on n'est pas capables de s'intégrer chez nous, et de travailler ensemble, et de monter un modèle le plus parfait et qui sera, à mon avis, «top of the line», hein, on fait une grosse erreur. Alors, pour nous, BRP, on est près de tout ce monde-là, on distribue nos produits dans 90 pays, donc on a une vision. Et c'est ce qui nous intéresse beaucoup, et le modèle d'ici, c'est celui qu'on exporte.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Alors, merci, M. Pichette. Je vais passer au porte-parole de l'opposition officielle, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Alors, je veux vous saluer, M. Pichette, M. Morin, Mme Émond, vous remercie d'être des nôtres aujourd'hui, vous remercie de cette présentation fort éloquent et vous dire toute l'admiration que, moi, personnellement... Mais je crois pouvoir me faire le porte-parole de l'ensemble de mes collègues, et tout particulièrement de mon collègue de Johnson, qui prendra la parole dans quelques instants et qui pourra certainement le dire de par lui-même, mais toute l'admiration que l'on ressent à l'égard de cette belle et riche tradition créée en Estrie par M. Armand Bombardier et qui se poursuit à travers, notamment, votre entreprise.

● (16 h 20) ●

Votre entreprise figure parmi les plus grandes fiertés des Québécoises et des Québécois, et particulièrement des gens du comté de Johnson. Votre entreprise et vos produits

sont les produits-phares du nom Bombardier ici et à travers le monde. Vous avez innové à l'époque et continuez d'innover encore aujourd'hui, vous nous en avez fait la démonstration éloquent il y a quelques instants. Alors, merci infiniment de ce que vous faites, de ce que vous faites pour l'économie des régions du Québec, de ce que vous faites pour l'économie du Québec dans son ensemble, et tout ce qui pourra être fait pour mettre en place un environnement d'affaires intéressant pour votre entreprise, mais également pour toutes ces pourvoies, toutes ces auberges à travers le Québec qui dépendent directement de l'industrie des VHR le sera.

Ceci dit, je ne suis pas sûr de partager parfaitement, complètement votre point de vue quant à la nécessité, pour ce faire, de maintenir cette immunité de façon permanente, l'immunité de recours juridique de façon permanente. Je comprends bien quand vous nous dites que, pour des gens d'affaires, il faut qu'on puisse disposer d'un cadre stable et prévisible. Mais, quel que soit le milieu d'affaires, le secteur d'industrie auquel on fait référence, je ne crois pas que personne dans le monde des affaires exige des gouvernements que, pour se lancer en affaires, ils puissent bénéficier d'une immunité contre les recours juridiques. Vous-mêmes n'êtes pas à l'abri de recours juridiques quant à la fiabilité de vos produits, et les gens qui ont lancé Bombardier, M. Armand Bombardier au premier chef, n'ont pas demandé au départ une immunité aux autorités publiques pour pouvoir se lancer en affaires.

Ce que je veux simplement dire, c'est que je suis d'accord avec vous qu'il faille trouver une façon d'assurer une certaine pérennité, sinon une totale pérennité à notre réseau de sentiers. C'est, je pense, ce que tous les membres autour de cette table cherchent activement parce que nous sommes toutes et tous conscients et conscientes de l'importance de l'industrie de la motoneige, de l'industrie du VHR, du quad pour l'économie des régions, pour l'économie du Québec. C'est des retombées absolument des plus importantes. Certaines régions, le député d'Orford y faisait référence, sans nécessairement dépendre complètement, dépendent largement de cette industrie. Donc, il nous faut trouver une solution, et je vous assure que nous nous creusons le ciboulot depuis déjà un certain nombre de semaines pour trouver une solution. Mais je doute, encore une fois, que cette solution passe par le maintien d'une mesure qui entretient dans les régions, justement, un climat d'acrimonie, un climat de récrimination, un climat malsain, surtout que, depuis que le gouvernement a mis de l'avant ce deuxième moratoire, cette fois de cinq ans, il a fait adopter par l'Assemblée nationale une loi sur le développement durable. Et, parmi les principes fondamentaux de cette Loi sur le développement durable, il y a le principe de l'acceptabilité sociale, et le gouvernement est tenu de respecter les dispositions de la Loi sur le développement durable.

Dans mon esprit, ça cadre mal avec l'idée de maintenir de façon permanente cette immunité. Certains intervenants sont venus nous voir en nous disant: Maintenez-le encore pendant un certain temps pour permettre aux tables de concertation de faire leur travail. Or, les tables de concertation font leur travail depuis maintenant bientôt cinq ans, et on nous demande une nouvelle prolongation. Et, d'un moratoire de 16 mois, on est passé à un moratoire de cinq ans, et là on demande une autre prolongation. Est-ce que c'est la façon de véritablement amener les parties à s'asseoir autour d'une table pour négocier puis trouver

des solutions que d'enlever à certaines des parties en présence un moyen de pression... qui va nous amener à véritablement trouver une solution? Je ne le sais pas. Je ne pense pas. Et, à preuve, les tables de concertation n'ont toujours pas réussi à trouver la solution magique qui nous permettrait, effectivement, d'assurer la pérennité des sentiers.

Ce matin, le Barreau est venu nous voir en nous disant... Parce que je suis bien d'accord — puis je faisais la remarque — c'est sûr qu'il y a des gens qui attendent — des particuliers, des municipalités, des MRC — le gouvernement avec une brique puis un fanal pour le moment où on va lever l'immunité. Est-ce que le gouvernement doit lever l'immunité puis avec rien d'autre, provoquant une espèce de chaos? Pas sûr non plus. Le Barreau, ce matin, nous disait: Il y a peut-être des choses qu'on... une étape, un processus qu'on peut mettre en place avec des étapes intermédiaires avant de nécessairement recourir aux tribunaux. Est-ce que c'est le genre de chose que vous seriez prêts à considérer, à regarder dans une perspective, comme je vous le soulignais tout à l'heure, en vertu de laquelle, je ne crois pas personnellement... Vous nous avez donné... vous nous avez livré le vôtre, moi, je vous livre le mien et je ne crois pas personnellement qu'il soit souhaitable de maintenir cette immunité qui entretient un climat malsain dans les régions où s'exerce cette activité économique des plus importantes pour ces mêmes régions.

La Présidente (Mme Doyer): M. Pichette.

M. Pichette (Pierre): Mme la Présidente, écoutez, je reçois vos commentaires. J'ai parlé plus tôt du besoin de stabilité. Vous conviendrez peut-être avec moi que, tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas une solution permanente, il y aura une épée de Damoclès sur la tête des gens et il y aura un risque de vouloir aller régler nos problèmes devant la justice. Écoutez, le recours en justice, normalement... En tout cas, je ne suis pas un avocat puis je ne m'y connais pas beaucoup, mais je me dis que le recours en justice, dans une société démocratique, c'est le dernier recours qu'on a, hein, parce qu'il y a des règles, il y a des lois, et puis on essaie d'éviter ça le plus possible.

Et puis, ce matin, j'étais témoin d'un groupe qui disait... il y avait deux dames ici ce matin qui disaient: Écoutez, le 2 mai prochain, 2011, c'est parti s'il n'y a pas de solution. C'est parti parce qu'il y a toutes sortes de gens qui vont dire: Bien, écoutez, j'ai mon opportunité. C'est parti parce que la décision Langlois a généré des dollars qui volent un peu partout. L'investisseur, Mme la Présidente, l'investisseur qui est assis dans son coin, dans la région, et qui dit: Moi, j'aimerais bien investir dans mon hôtel, dans mon dépanneur, dans mon garage, dans mon ci, dans mon ça, hein, si on ne lui donne pas une solution permanente, il n'en mettra pas, d'argent sur la table parce qu'il va dire: Ça va revenir, hein?

La stabilité, la capacité de prévoir ce qui va nous arriver dans cinq, 10 ans... Une banque vous prête pour combien de temps? Vous prêtez pour 15 ans, 20 ans. Si vous n'acceptez pas un financement sur 15, 20 ans, vous n'aurez pas d'argent pour investir, ça va prendre du cash. On va se retrouver comme en Russie. On fait des affaires en Russie parce que c'est cash, parce qu'il n'y a pas de système bancaire. Ici, il y en a, des systèmes bancaires. Mais, s'il n'y a pas de réglementation qui vient nous protéger, il n'y a pas personne qui va aller à la banque,

dire: Prête-moi sur 20 ans, puis, en fait, sais-tu, peut-être que, dans cinq ans, je ne te paierai pas parce que Jos Bleau va décider de me poursuivre puis de fermer la trail. Est-ce qu'on peut vivre comme ça?

Écoutez, moi, l'immunité permanente, si vous n'aimez pas le mot «immunité», puis vous n'aimez pas le mot «permanent», on peut l'enlever. Tout ce que je... tout ce dont je réfère — puis je n'ai pas d'autres mots que d'utiliser ces mots-là — c'est une capacité des gens qui reçoivent et qui génèrent ce négoce-là de pouvoir penser à long terme. Tant et aussi longtemps qu'on aura une situation où il y aura une épée de Damoclès et un risque de devoir aller devant les tribunaux pour régler des problèmes, il n'y a personne qui va investir, il n'y a personne qui va se forcer. Et, pendant ce temps-là, les Russes, les Slovénes, les Slovaques, les Argentins et les autres vont le faire, et les gens vont s'en aller ailleurs. C'est ça, la situation. La globalisation, c'est ça, qu'on le veuille, qu'on ne le veuille pas.

Nous, on se réveille le matin, tous les matins, hein, nous, là, on pense à qui? On pense à Honda, à Yamaha, à nos compétiteurs. Et nos compétiteurs pensent à nous. Pourquoi? Parce que c'est ça, la vraie vie, on compétitionne. Le Québec est un endroit extraordinaire, et loin d'être seul dans le monde, et loin d'être la cerise sur le sundae là, hein? On a tous à compétitionner pour aller chercher notre partie de la tarte, comme nous, chez BRP, on fait pour aller chercher notre partie de la tarte. Et, quand on promouvait d'où on vient, bien il faut promouvoir une structure qui se tient et un modèle qui se tient, hein? Si on ne fait pas ça, ça va nous donner quoi? Quand je vais en Russie puis qu'on nous dit: Parlez-nous des sentiers québécois, hein, j'évite de dire que l'épée de Damoclès est là.

La semaine prochaine, là, Caroline et moi, on va recevoir 25 Russes qui viennent s'instruire de la situation des sentiers au Québec, comment on fait pour développer une business régionale en Russie, à l'extérieur de Moscou et de Saint-Petersbourg, dans l'Oural, à Iekaterinbourg, à Novossibirsk, dans l'est de la Sibérie, hein? Les gens viennent nous voir. Ça fait trois ans de file qu'ils viennent à 25 la fois pour comprendre ce qu'on fait, ils vont le développer. Puis c'est comme d'habitude, excusez mon anglicisme, mais «quantum leap», hein? Ils n'ont pas besoin de commencer à zéro pour développer des sentiers, ils ont des modèles, ils ont des structures légales, ils ont des structures réglementaires qui existent ici. Ils vont venir le chercher, ils vont le traduire, ils vont l'amener chez eux, ils vont dire: On ne réinvente pas la roue, pas besoin, c'est déjà fait, on part. Pendant ce temps-là, nous, ici, on discute? Je veux bien.

● (16 h 30) ●

La Présidente (Mme Doyer): Alors, monsieur, je m'excuse, mais c'est parce que j'ai une autre demande d'intervention, il reste peu de temps.

M. Pichette (Pierre): Je vous en prie, madame.

La Présidente (Mme Doyer): Je sais que vous êtes passionné par votre sujet, mais M. le député de Johnson a demandé la parole.

M. Boucher: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je serai très court. D'abord, je peux vous dire que je suis extrêmement heureux de vous accueillir à l'Assemblée

nationale. Si vous désirez, comme vous m'avez fait visiter l'usine, je pourrais bien vous faire visiter le Parlement. Et, évidemment, le fait qu'un des fleurons de la société québécoise soit né sur le territoire de ma circonscription, de la plus belle circonscription du Québec, qui n'existait d'ailleurs pas à ce moment-là, bien, évidemment, pour moi, c'est une source infinie de fierté.

Ma question... Évidemment, bon, je vous avais... Lors de notre rencontre, je vous avais dit directement combien j'étais impressionné par les progrès technologiques que vous avez apportés à vos machines, hein? De diminuer de plus de 300 % la consommation d'essence en 15 ans, c'est quand même, je pense, un haut fait d'armes. Et, à la page 3... Par contre, évidemment, c'est les nouvelles technologies d'aujourd'hui, d'il y a quelques années, alors que j'ai eu le bonheur de constater que des collectionneurs conservaient toujours leurs vieilles machines. J'en ai même vu, là, des jaunes se promener cette année à Valcourt.

Dans la page 3 de votre mémoire, vous faites état des possibilités de faire un programme d'incitatifs à la casse ou à l'achat de nouvelles technologies. Est-ce que, pour vous, il serait de mise, il pourrait être de mise d'aller un peu plus loin et de même, afin d'empêcher que, bon, des véhicules qui ne répondent plus aux normes en matière de protection de l'environnement mais, malgré tout, qui fonctionnent toujours... est-ce qu'il serait possible d'aller un peu plus loin en étant contraignant en matière de, disons, mise à la casse des véhicules ne répondant plus aux normes?

La Présidente (Mme Doyer): M. Pichette.

M. Pichette (Pierre): Mme la Présidente, merci. D'être contraignants, je ne le sais pas si on peut être contraignants, d'une part. Il y a une chose qui est évidente, si l'objectif est d'améliorer ou de participer à l'amélioration de la situation des changements climatiques et de la génération des gaz à effet de serre, il est évident que les technologies d'aujourd'hui — et on a en fait la preuve — vont apporter une amélioration substantielle. Est-ce que, maintenant, le nombre d'unités qui existent en motoneige ou les autres produits récréatifs motorisés hors route, est-ce que ça fera la différence? Je ne le sais pas, tu sais. Alors, est-ce que inciter les gens à changer pour des nouvelles technologies, c'est souhaitable? Écoutez, les gens vont me dire: Bien oui, tu es biaisé un peu parce que ça va t'aider. Je vous dirais que oui, hein? Contraindre, peut-être. Mais, si on veut aller dans le sens d'une amélioration immédiate de la situation des gaz à effet de serre, bien, écoutez, le gouvernement pourra en décider, mais la technologie existe pour le faire, c'est sûr.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci beaucoup, M. Pichette, M. Morin, madame... non, Mme Morin...

Une voix: Madame Émond.

La Présidente (Mme Doyer): ...non, Mme Émond et M. Morin, là, là, là. Alors, merci de votre présentation.

Nous allons suspendre quelques instants pour permettre au groupe qui suit de prendre place.

(Suspension de la séance à 16 h 34)

(Reprise à 16 h 36)

La Présidente (Mme Doyer): Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Alors, à vous la parole. Et il y a une personne qui s'ajoute, peut-être vous présenter, présenter chaque personne et les fonctions qu'elle occupe par rapport au Conseil canadien.

Conseil canadien des distributeurs de véhicules hors route (CVHR)

M. Fournier (Luc): Mon nom est Luc Fournier, je suis directeur des politiques et des relations gouvernementales pour le Conseil canadien des distributeurs de véhicules hors route. Je suis accompagné, aujourd'hui, de François Morneau, qui est avec Yamaha. C'est le directeur régional des ventes pour le Québec avec la compagnie Yamaha. Et je suis également accompagné, à ma droite, de Findlay Sams. M. Sams est à l'emploi de Honda et il est le spécialiste principal en conformité.

Alors, le CVHR, fondé en 1984, est un organisme national à but non lucratif qui représente...

La Présidente (Mme Doyer): ...un peu d'attention. Je ne vous entends pas, alors je pressens que peut-être d'autres personnes aussi.

M. Fournier (Luc): Donc, notre organisation, fondée en 1984, est un organisme national à but non lucratif qui représente les intérêts responsables des fabricants et distributeurs majeurs de VTT et de motos hors route. Nos compagnies membres, Arctic Cat, BPR, Honda, Kawasaki, KTM, Polaris, Suzuki et Yamaha, font partie de notre regroupement. Le CVHR est complètement financé par ses membres et par les services qu'il offre. Les compagnies membres du CVHR sont responsables d'environ 80 % des véhicules tout-terrains vendus au pays. On estime qu'au Québec plus de 1 million de personnes conduisent régulièrement un VTT.

En tant que distributeurs de véhicules hors route, nous avons comme mission de renseigner et de former le public sur l'utilisation sécuritaire et responsable des véhicules tout-terrains et des motocyclettes hors route. Les compagnies membres du CVHR veulent, évidemment, que les clients utilisent leurs produits de façon sécuritaire et responsable.

Depuis 2006, les compagnies membres ont institué une contribution volontaire de 33 \$ par unité vendue pour appuyer la viabilité et la croissance de la conduite des VTT et des motocyclettes hors route au pays. À ce jour, plus de 5,1 millions de dollars ont été accordés aux fédérations provinciales et nationales en subventions avec ces fonds. D'autre part, l'an dernier, notre travail nous a permis d'obtenir 25 millions de dollars du gouvernement fédéral pour l'expansion des sentiers de VHR à travers le Canada. C'est en mettant sur pied la Coalition nationale sur les sentiers en partenariat avec le Conseil canadien des organismes de motoneige et la Fédération canadienne des sentiers que le CVHR a pu créer cette dynamique.

● (16 h 40) ●

Au cours des trois dernières années, au Québec, le CVHR a accordé plus de 718 000 \$ aux fédérations provinciales en subventions de soutien et de développement de projets. L'année dernière à elle seule, plus de 5 millions

de dollars ont été investis dans 50 projets de construction de sentiers approuvés par l'entremise de la Coalition nationale sur les sentiers. Aussi, le nombre de personnes représentées par une fédération de motocyclettes hors route a augmenté de 33 % l'an dernier.

En ce qui concerne les pistes de discussion que vous avez identifiées, certaines concernent directement les fabricants. Notamment, vous proposez d'examiner la réduction des émissions sonores. Comme vous le savez, il n'existe pas de norme fédérale à ce sujet. Toutefois, je voudrais attirer votre attention sur le fait qu'il existe une norme nationale volontaire de l'industrie, COHV 1-2009, qui adopte par référence la norme ANSI/SVIA 2007 pour les VTT. Il y a dans cette norme une limite de niveau sonore et des procédures de test correspondant à celles prescrites par la Environmental Protection Agency aux États-Unis pour les motocyclettes hors route. La norme a été développée par la Specialty Vehicle Institute of America, et approuvée en 2001 par l'American National Standards Institute, et révisée en 2007. Elle a été adoptée en 2003 par le CVHR et révisée en 2009.

Nos compagnies membres certifient que leurs produits sont conformes à cette limite sonore. En d'autres mots, cela signifie que les véhicules que nous fabriquons sont soumis à des normes sonores sévères. Toutes nos compagnies membres livrent à leurs concessionnaires des véhicules qui respectent ces normes. Certainement, nous reconnaissons et déplorons le fait qu'une minorité d'usagers choisissent d'installer des tuyaux d'échappement qui sont plus bruyants. Nous considérons que cette minorité donne une image négative de nos véhicules. Nous n'encourageons d'aucune façon la modification ou le remplacement des systèmes d'échappement d'origine par des systèmes plus bruyants.

Aussi, pour faciliter la mise en application dans les véhicules en service, l'industrie de la motocyclette et du VTT a collaboré avec la Society of Automotive Engineers à la fin des années soixante-dix pour développer une procédure d'essai sonore stationnaire économique, facile et rapide. D'abord adoptée en 1980 puis révisée récemment, en 2007, la norme SAE J1287 est maintenant utilisée de façon très répandue, comme la procédure d'essai sonore stationnaire, pour identifier les motocyclettes et VTT hors route excessivement bruyants.

L'industrie et le groupe d'utilisateurs ont recommandé un niveau de 96 dB comme étant la limite sonore maximale pour les motocyclettes, VTT hors route en effectuant le test selon la norme SAE J1287. Nous sommes d'avis que les usagers qui ont des machines bruyantes devraient être pénalisés et nous croyons qu'une campagne de sensibilisation menée par le ministère des Transports auprès des usagers serait tout indiquée et pourrait avoir des effets positifs sur ces derniers.

En ce qui a trait aux émissions d'échappement, au fil des ans, nos véhicules ont grandement diminué de façon volontaire leur empreinte écologique. La plupart des VTT ont appliqué de nouvelles technologies comme les moteurs à quatre temps, moteurs à injection, etc., ce qui a contribué à une diminution du CO₂ et a réduit la consommation d'essence ainsi que les odeurs.

Nous félicitons votre intention de vouloir investir en matière de recherche et développement. Par contre, compte tenu de la réalité compétitive à prévaloir au sein de notre industrie et du fait que les sièges sociaux corporatifs

de la majorité de nos membres se trouvent outre-mer, il serait très difficile pour l'ensemble des fabricants de travailler sur un projet de recherche commun. Environnement Canada développe présentement une réglementation pour l'ensemble des véhicules récréatifs hors route. Cette réglementation canadienne devrait être en application d'ici quelques mois. Le projet de règlement sur les émissions des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route permettrait ainsi de s'aligner sur les normes de l'EPA. Le projet de règlement, en vertu de l'article 160 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, vise les moteurs et les véhicules des années — modèles — 2010 et subséquentes...

La Présidente (Mme Doyer): M. Fournier, il vous reste deux minutes.

M. Fournier (Luc): ... — oui, certainement — qui seraient fabriqués après la date d'entrée en vigueur prévue en 2010. Je peux vous confirmer sans équivoque que les véhicules produits par nos compagnies membres respectent déjà les normes strictes de l'EPA. Nous nous réjouissons du fait que tous les VTT devront se conformer à ces normes au pays plutôt qu'uniquement ceux de nos membres.

Le projet de règlement permettra de réduire des émissions génératrices de smog comme les émissions d'hydrocarbures, d'oxyde d'azote, de monoxyde de carbone et d'autres polluants inscrits à la liste des substances toxiques de la Loi sur la protection de l'environnement.

En 2006, le Conseil canadien des distributeurs de véhicules hors route et ses compagnies membres ont annoncé l'adoption du code d'éthique pour le marketing et la publicité. Le code d'éthique C.A.R.E.S. forme les piliers de la publicité et du marketing des véhicules tout-terrains et des motocyclettes hors route. Ce code permet à l'industrie de communiquer avec clarté, exactitude, responsabilité, sensibilisation environnementale et sécurité. Le code d'éthique C.A.R.E.S. a pour objet d'établir et de maintenir des normes uniformes dans le matériel publicitaire et promotionnel de tous les membres de l'industrie canadienne.

Le COHV et ses compagnies membres sont engagés envers le public et l'industrie à promouvoir les caractéristiques des produits, la conduite sécuritaire et la préservation de l'environnement. Les industries du VTT et de la motocyclette hors route estiment que les consommateurs méritent d'obtenir pour leurs produits des renseignements qui soient clairs, concis et utiles et qui reflètent une attitude responsable sur les plans social et environnemental. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci beaucoup, M. Fournier. Alors, la parole est au ministre pour un échange de 15 minutes avec vous.

M. MacMillan: M. Fournier, bonjour. M. Sams, M. Morneau, bienvenue à notre consultation. J'ai lu votre mémoire, j'ai plusieurs questions, mais je vais aller en... Il faut que j'aille directement à la question comme *Tout le monde en parle*, je me répète, la question qui tue un peu. Bombardier, tantôt, la compagnie a pris position clairement sur l'avenir des motoneiges au Québec dans les sentiers, et, vous, dans votre mémoire, vous discutez de tout, mais pas ça du tout. Est-ce que c'est parce que vous ne voulez pas

en discuter, vous ne voulez pas prendre position, vous n'avez pas d'opinion là-dessus? J'aimerais vous entendre.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Fournier.

M. Fournier (Luc): Oui. Certainement, merci. Oui, on a certainement une opinion sur le sujet, M. le ministre, quoique, compte tenu des limites qu'on avait de 10 minutes pour la présentation, c'est pour ça qu'on a choisi de ne pas parler de ça. Mais, oui, clairement, oui, c'est clair, puis je crois que BRP a démontré clairement, a exprimé très clairement que, oui, l'immunité doit continuer, puis on abonde très certainement dans le même sens.

M. MacMillan: Vous appuyez ça?

M. Fournier (Luc): Absolument.

M. MacMillan: Si ça arrive. On est en consultation, il faut quand même... Vous parliez de recherche, tantôt, qui est importante, de recherche, compagnie Yamaha, ou Honda, ou BRP, et vous dites que c'est difficile de se regrouper pour faire de la recherche ensemble, tu sais, à cause que les bureaux-chefs sont ailleurs ou quoi que ce soit, mais il n'y a vraiment pas moyen, entre vous autres et un partenariat avec le gouvernement ou je ne sais pas comment, là... Je ne veux pas avancer, là, toutes sortes de choses, mais il est important, quand même, que ces recherches-là... Puis, comme on disait tantôt, on ne veut pas... le compétiteur, il ne veut pas tout savoir, mais il y a quand même une base fondamentale dans toutes ces recherches-là qui touche à la même chose, le bruit, l'émission de gaz, etc. Mais est-ce qu'il n'y a pas moyen du tout que les compagnies, ensemble, peuvent travailler pour trouver peut-être en cours de... Je ne dis pas qu'il n'y a pas de bonnes solutions sur la table, là, les efforts sont là. On a eu la preuve tantôt, il y a eu une amélioration extraordinaire depuis le début des motoneiges à aujourd'hui, les annonces qui ont été faites la semaine passée par BRP dans d'autres... de nouvel équipement. Il n'y a vraiment pas moyen de mettre le monde ensemble à la table pour travailler ensemble pour ça?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Fournier.

M. Fournier (Luc): Merci. Bien, c'est que, clairement, les compagnies travaillent, oui, dans la même direction pour améliorer leurs produits, pour améliorer la performance, etc., mais, clairement, c'est une industrie qui est extrêmement compétitive. Puis, en ce sens-là, c'est clair que c'est difficile pour les compagnies de travailler sur des projets communs de cette nature-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. M. le député de Chomedey.

● (16 h 50) ●

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Bonjour, messieurs. Je veux revenir à la page 3 de votre mémoire parce que je veux bien comprendre certaines choses. Il y a tout un réseau de concessionnaires qui vendent différentes marques à la grandeur de la province. À la page 3, troisième paragraphe, vous dites que vous reconnaissez puis vous déplorez le fait qu'une minorité d'utilisateurs choisissent d'installer des tuyaux d'échappement qui sont plus bruyants. J'aurais

pu mentionner aussi certains concessionnaires qui vendent des silencieux modifiés pour être installés sur les véhicules. C'est vos concessionnaires. Y a-tu quelque chose qui pourrait être fait? La perception que les gens ont, c'est que c'est vos concessionnaires. Y a-tu quelque chose qui pourrait être fait? Vous déplorez que ça donne une image négative à vos véhicules, est-ce qu'il y a quelque chose que les fabricants... pourrait être fait ou est-ce que ça a été pensé en fonction de ça?

Parce que la perception qu'on a, c'est que vous déplorez ça, mais, d'un autre côté, c'est vos concessionnaires, donc... Et j'aimerais bien ça qu'on puisse le régler. On regarde, tout le monde fait des efforts en environnement, et il ne devrait pas y en avoir. Je pourrais donner l'exemple des motos parce que c'est un milieu que je connais passablement bien aussi. Mais, en motoneige, justement pour ne pas donner une image négative à l'industrie, peu importe la marque... M. et Mme Tout-le-monde pense, lui, que... Vous le déplorez, c'est comme on se lavait les mains. Y a-tu des directives qui pourraient être demandées ou faites par les fabricants à leurs concessionnaires ou aux gens qui vendent les différentes marques?

Puis je vais revenir après ça au cinquième paragraphe, quand vous dites que ça devrait être pénalisé, je voudrais entendre vos suggestions là-dessus.

La Présidente (Mme Doyer): M. Morneau, je crois que vous m'avez fait des signes que j'ai compris.

M. Morneau (François): Merci, Mme la Présidente. Effectivement, c'est un problème qui irrite énormément d'utilisateurs, et de riverains, et de citoyens, et je dois dire qu'il y a eu beaucoup d'évolution qui a pris place depuis 2005, depuis les premières commissions parlementaires suite au P'tit-Train-du-Nord et au règlement... c'est-à-dire à la juge Langlois. Mais, dans l'ensemble, la plupart des concessionnaires ont arrêté d'une façon volontaire de vendre des équipements plus bruyants ou des systèmes d'échappement qui sont beaucoup plus bruyants. Ça a conscientisé énormément le réseau de concessionnaires ici, au Québec, mais aussi dans le monde entier.

Alors, je peux vous confirmer que toutes les autres provinces canadiennes, et les États-Unis, et l'Europe regardaient, observaient ce qui se faisait ici, au Québec, parce que c'est un problème qui allait en augmentant, et je crois que je peux vous confirmer aujourd'hui que l'ensemble des concessionnaires chez Yamaha, ou chez Honda, ou les autres fabricants ont pratiquement arrêté la vente de ces produits-là, d'autant plus aussi que le ministère du Transport exige... c'est-à-dire qu'il y a des normes qui... on ne peut plus réellement modifier le système d'échappement. Donc, on suit les réglementations qui existent maintenant, et la petite portion des utilisateurs qui continuent à utiliser ces produits-là, qui sont pratiquement rendus illégaux maintenant au Québec, ils le font en achetant en ligne, soit par eBay, par Internet, donc ils le font venir sans passer nécessairement par des concessionnaires québécois ou d'un réseau de concessionnaires autorisés.

La Présidente (Mme Doyer): ...oh, pardon!

M. Morneau (François): Donc, on est conscientisés en termes de fabricants. Puis ce que M. Pichette a expliqué aussi tout à l'heure, oui, évidemment, l'ensemble des

entreprises... est important qu'on ait l'immunité pour qu'on puisse aller de l'avant là-dedans. Mais, au-delà de tout ça, il faut regarder l'utilisateur. C'est lui qui achète les produits, c'est lui qui, réellement, crée les besoins. On peut essayer d'apporter des changements au niveau de ces besoins-là, mais c'est l'utilisateur qui achète le produit, c'est lui qui l'utilise, et je crois que l'immunité est importante pour lui plus que pour nous autres en tant que fabricants parce que les clients, s'ils ne sont pas là, on ne peut pas exister, nous.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Vous avez senti quand même le besoin de l'inscrire dans votre mémoire pour cette infime partie d'usagers, qu'il y avait encore certains illégaux, et je reçois vos explications.

Au dernier paragraphe, vous dites que ceux qui ont des machines bruyantes devraient être pénalisés. Partagez-nous le fruit de votre réflexion, peut-être pour qu'on renforce certaines dispositions... qui pourrait aller jusqu'à renforcer certaines dispositions de la loi pour justement complètement décourager ce genre de comportement là qui semble, à votre avis, plus nuisible à l'image des différents fabricants.

La Présidente (Mme Doyer): M. Fournier.

M. Fournier (Luc): Oui. Bien, effectivement, c'est ça. C'est clair que c'est une minorité des usagers qui créent un problème pour l'ensemble des utilisateurs de VTT. Puis, en fait, ça crée plusieurs problèmes, mais, clairement, ça dérange les gens, ça dérange les riverains. Mais aussi c'est que ça dérange tous les gens qui donnent des droits d'accès, ça dérange essentiellement un nombre important de personnes. Puis, nous autres, dans ce sens-là, on croit qu'il y a davantage de sensibilisation qui peut être faite, qui doit être faite, mais il doit aussi y avoir de l'action, de l'action concrète, puis travailler vraiment sur les endroits qui sont problématiques, et cibler les actions afin de vraiment régler le problème une fois pour toutes. Je crois que, clairement, oui, vous avez fait déjà beaucoup de chemin à ce niveau-là, les concessionnaires ont fait énormément de chemin à ce niveau-là aussi, mais il reste encore des choses à régler de ce côté-là, puis certaines actions pourraient certainement porter des fruits en travaillant de concert avec la province, par exemple, avec la fédération et les différents intervenants du milieu.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Est-ce que j'ai d'autres demandes d'intervention? M. le député de Chapleau. Ensuite, Orford.

M. Carrière: Merci. Merci pour votre présentation. Bienvenue. Moi, je voudrais un petit peu avoir plus d'information, d'explications. Lorsque vous dites que, depuis 2006, les compagnies membres ont institué une contribution volontaire de 33 \$ qui est remis pour appuyer la viabilité et la croissance de la conduite des VTT, des motocyclettes hors route au pays, 5,1 millions de dollars qui ont été accordés aux fédérations provinciales et... l'utilisation de ce montant-là, c'est-u pour faire des sentiers? À quoi servent ces montants-là?

M. Fournier (Luc): Généralement, ce qu'on fait, c'est qu'on aide les différentes fédérations dans toutes les provinces canadiennes où il y a des fédérations en place. Ici, évidemment, au Québec, vous avez une bonne structure de ce côté-là, puis les fonds servent à différents genres de projets. Par exemple, ça peut être des projets, justement, de sentiers, des projets de recherche, des projets de cartographie puis ce genre de choses là.

Une voix: D'éducation.

M. Fournier (Luc): D'éducation, oui, des cours de sécurité, sensibilisation environnementale, etc. Alors, c'est le genre de produit qu'on aime appuyer.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député d'Orford. Ça va, M. le député de Chapleau? M. le député d'Orford.

M. Reid: Merci, Mme la Présidente. Moi, je voudrais revenir sur un point que vous avez mentionné tout à l'heure dans votre texte, à la page 3, l'avant-dernier paragraphe, sur... C'était dans le chapitre sur l'émission d'échappement, mais ça parle de recherche, et vous dites dans le paragraphe: «Nous félicitons votre intention de vouloir investir en matière de recherche et développement. Par contre, compte tenu de la réalité compétitive à prévaloir au sein de notre industrie et du fait que les sièges sociaux corporatifs de la majorité de nos membres se trouvent outre-mer, il serait très difficile pour l'ensemble des fabricants de travailler sur un projet de recherche commun.»

Bon, on s'entend, un projet de recherche commun... Néanmoins, j'imagine que tous les fabricants en font, de la recherche, et la question que je me pose, moi, c'est: Comment est-ce que nos préoccupations québécoises ou canadiennes peuvent être transmises à ces fabricants-là dans leur planification de recherche? Et la raison pour laquelle je veux vous poser la question, c'est parce que vous avez fait mention tout à l'heure d'une communication qui se fait dans ce sens-là quand vous avez dit que, concernant les pots d'échappement bruyants, que la conscientisation qui s'est faite ici, au Québec ou au Canada, a été vue, et reconnue, et a donné lieu à une conscientisation internationale, finalement, dans les différentes organisations où se trouvent vos membres, et ceci, même si ça provient du Québec, là.

Et, dans ce sens-là, je me demande pourquoi est-ce qu'il n'est pas possible d'influencer. Il ne s'agit pas d'un... Bon, je comprends qu'un projet commun, pour les entreprises compétitives... BRP, tout à l'heure, qui étaient ici, ils ne seraient pas prêts à faire des recherches communes, probablement, avec Honda, sur des éléments compétitifs. On comprend ça, puis c'est pareil entre les membres de votre association. Mais pourquoi ne pourrait-on pas influencer de la même façon... Là, c'est au niveau des ventes et d'un produit qu'on vendait ou qu'on refusait de vendre, mais pourquoi ne pourrait-on pas influencer de la même façon, à partir de normes qui sont les nôtres ici, au Québec, les recherches qui se feraient dans les différentes entreprises dont vos membres sont les représentants ici, au Canada?

● (17 heures) ●

M. Fournier (Luc): Bien, essentiellement, c'est que c'est un marché qui est global. Donc, les enjeux, les

situations auxquels vous faites face au Québec, on fait face aux mêmes situations et aux mêmes enjeux ailleurs au pays puis ailleurs dans le monde. Donc, quand j'ai dit que les compagnies allaient dans cette direction-là, puis comme BRP en a fait l'illustration un peu plus tôt, clairement, les fabricants sont au fait des préoccupations des différentes juridictions, puis aussi répondent à un besoin des consommateurs, et s'adaptent au fur et à mesure aux nouvelles réalités du milieu. Puis ces réalités-là, comme je vous le dis, on les partage un peu partout ailleurs au pays, en Amérique du Nord et dans les autres pays également, puis...

M. Reid: Donc, si je reprends un peu la question...

Une voix: ...

M. Reid: Oui, vous aviez quelque chose à ajouter.

M. Sams (Findlay): J'aimerais juste mentionner...

La Présidente (Mme Doyer): M. Sams, pardon, je vais vous nommer parce que...

M. Sams (Findlay): Je m'excuse, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, c'est ça, pour les galées, c'est une première intervention. Alors, allez-y, M. Sams.

M. Sams (Findlay): Merci, Mme la Présidente. Alors, j'aimerais juste mentionner que, dernièrement, les compagnies comme Honda, compagnie Yamaha et BRP, on est tous intéressés dans l'environnement. Évidemment, les utilisateurs, ils utilisent l'environnement et ils respectent l'environnement. C'est une raison qu'on fait le VTT, on veut sortir dehors et...

Mais, au niveau le bruit, je crois que c'est important de voir que, même ici, au Québec, il n'y a pas de règlement sur le bruit, mais tous les fabricants respectent les normes qui sont données aux États-Unis au niveau des bruits. Admettons, moi, je dirais que ça donne un signal que tous les fabricants sont intéressés d'avoir les machines silencieuses. Il n'y a pas un ici qui vende un VTT qui ne respecte pas les normes aux États-Unis. Alors, je dirais que, oui, ce serait bon de faire... c'est bon de faire la recherche, et, nous autres, on fait la recherche, c'est certain. Mais, nous autres, on respecte les normes qui sont là aux États-Unis, et on croit que les normes sont assez sévères déjà. Puis, comme M. Fournier a indiqué tantôt, le problème est qu'on a une petite minorité qui est en train de modifier leur système d'exhaust, leur système de silencieux, et peut-être c'est avec eux autres qu'on devrait regarder.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. Sams. Je vais passer la parole au député de Verchères, représentant de l'opposition officielle dans ces dossiers. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Alors, merci, messieurs, d'être des nôtres aujourd'hui. Merci de votre présentation qui nous, je pense, positionne sur la réalité de votre industrie, ce que vous faites comme activités, mais ce que font également les différents manufacturiers

en termes de limitation des échappements... des gaz d'échappement, de limitation des niveaux sonores, qui, si j'ai bien compris, dans la plupart des cas, sinon dans tous les cas, répondent aux normes américaines qui seront bientôt en vigueur au Canada.

Il y a un élément, le dernier paragraphe de la deuxième page a attiré mon attention lorsque vous dites: «Au cours des trois dernières années au Québec, le CVHR a accordé plus de 718 000 \$ aux fédérations provinciales en subventions de soutien et de développement de projets. L'année dernière à elle seule, plus de 5 millions de dollars ont été investis dans 50 projets de construction de sentiers approuvés par l'entremise de la Coalition nationale [des] sentiers. Aussi, le nombre de personnes représentées par une fédération de motocyclettes hors route a augmenté de 33 % l'an dernier.»

J'aurais peut-être deux questions par rapport à ce paragraphe qui nous laisse entrevoir une contribution intéressante, des plus intéressantes, en effet, à l'industrie. La première, c'est: Qu'est-ce qui peut expliquer ce boom au niveau du 33 % de membres représentés par une fédération de motocyclettes hors route l'an dernier? Est-ce qu'on peut voir une augmentation analogue du côté des quads et des motoneiges? Et ma dernière question par rapport à ce paragraphe: On peut donc comprendre de ce qu'on lit là, là, on peut donc comprendre que le réseau de sentiers continue à se développer malgré cette espèce d'épée de Damoclès qui est suspendue au-dessus de tout le processus de développement du réseau par la possibilité d'une suspension ou d'une cessation de l'immunité de recours juridique?

La Présidente (Mme Doyer): M. Fournier.

M. Fournier (Luc): Oui, certainement. Du côté de l'augmentation pour la fédération des motocyclettes, essentiellement c'est que la fédération est rendue à un niveau de développement tel que ça lui a permis justement d'accroître ses efforts dans cette direction-là, du côté du recrutement. Puis cette fédération-là est beaucoup plus jeune, n'est-ce pas, que la fédération des clubs quads. Ça fait que c'est normal que ça va prendre un peu de temps avant d'être rendue au même genre de niveau, si vous voulez. Mais, justement, les fonds qu'on a été capables de les aider avec, le genre de projets de soutien qu'on a été en mesure de leur contribuer, ça leur a permis d'atteindre de nombreux objectifs. Puis un de leurs objectifs, c'était au niveau du recrutement. Alors, c'est grâce à des gens qui sont motivés et qui contribuent à leur fédération, qui croient en leur fédération qu'ils sont en mesure, justement, d'atteindre de nouveaux objectifs de ce côté-là.

En ce qui concerne la question pour les sentiers, je vais passer la parole à M. Morneau, qui va être capable de vous entretenir là-dessus.

Le Président (M. Ouellette): M. Morneau.

M. Morneau (François): Merci, M. le Président. Juste pour rajouter un petit peu à ce que M. Fournier a dit aussi concernant l'augmentation des véhicules hors route... ou plutôt de la fédération des véhicules hors route, il faut comprendre que, dans les dernières années, depuis 2005-2006, il y a eu une augmentation au niveau des utilisations, c'est-à-dire l'augmentation au niveau du coût

des plaques d'immatriculation, du coût d'assurance, et on a vu dans l'ensemble de la population motocycliste un mouvement, ils sont partis de la route, allés vers... une certaine catégorie de motocyclistes ont délaissé un peu les motos de route pour aller vers les motos hors route. Donc, le besoin est encore là, c'est les mêmes utilisateurs, mais ils ont changé de catégorie, tout simplement, c'est ce qu'on a vu, les véhicules hors route étant moins dispendieux, disons, à utiliser dans l'ensemble que les motos de route comme telles.

Pour répondre à votre question au niveau des sentiers, le développement des sentiers, le boom a eu lieu l'année passée parce que le gouvernement fédéral a investi 25 millions de dollars dans le développement des sentiers à travers tout le Canada. Au Québec, ça représentait 5,1 millions dans l'ensemble que les trois catégories, dont la motoneige, le véhicule tout-terrain ou les motos hors route et les pistes cyclables, se sont partagés. Et, l'augmentation des investissements, le fédéral exigeait que les régions investissent autant. Donc, il y a eu un double investissement qui a eu lieu autant du fédéral que des régions justement pour développer et rendre ces sentiers-là beaucoup plus sécuritaires.

Je discutais avec Danny Gagnon, de la fédération des clubs quads du Québec, puis il m'a reconfirmé — on en a parlé un peu plus tôt aujourd'hui — qu'il y avait des accidents... la majorité des accidents en motoneige ont lieu après la tombée du jour... ou à la tombée de la nuit, après la tombée de la nuit, 95 % des accidents ont lieu à l'extérieur des sentiers. C'est ce qu'il faut comprendre, c'est ce qu'il faut retenir aussi. Je crois que c'est une donnée très importante. On ne peut pas établir des nouvelles lois, des nouveaux règlements sans tenir compte de ces faits-là qui sont... Et c'est vrai autant pour la motoneige que pour le véhicule tout-terrain ou la moto hors route, les sentiers sont reconnus pour offrir un environnement tout à fait sécuritaire. Et les investissements qui ont été faits dernièrement, cette année encore, ont été pour rendre l'utilisation des véhicules hors route dans les sentiers encore plus sécuritaire, donc contrôler l'environnement des utilisateurs.

Et ce que M. Pichette a rappelé aussi un peu plus tôt aujourd'hui, que les sentiers de motoneige ont été créés en 1972. Rappelez-vous tout simplement qu'avant ça c'était l'anarchie, les motoneigistes faisaient de la motoneige partout où est-ce qu'ils pouvaient le faire. Et rappelez-vous, hein, ceux qui étaient là à l'époque, peut-être qu'il y avait même des motoneigistes qui étaient même sur le parterre du parlement, c'est... Donc, on ne veut pas revenir vers ce côté-là, mais je crois sincèrement qu'on doit supporter les fédérations avec leurs réseaux de sentiers pour s'assurer que les utilisateurs continuent de les utiliser, ces produits-là, ce qu'ils demandent, dans un environnement contrôlé et très sécuritaire.

● (17 h 10) ●

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Bien, vous avez parfaitement raison, puis c'est d'ailleurs la raison pour laquelle on se réjouit de l'augmentation du membership des fédérations, parce que les fédérations, on le sait, recommandent à leurs membres d'utiliser le plus possible, sinon exclusivement, les sentiers. Alors, c'est pourquoi je me réjouis de voir

qu'il y a une augmentation de 33 %, l'année dernière, de personnes représentées par la fédération de motocyclettes hors route.

Maintenant, je vous repose la question que je vous ai posée: Est-ce que... Là, je comprends, évidemment, que, comme c'est une plus jeune fédération, il y a eu une progression exponentielle, assez importante mais que, somme toute, ils n'ont pas atteint le même niveau de membership que les deux autres fédérations, quads, motoneigistes. Mais est-ce qu'on a assisté l'année dernière, selon vous, à une augmentation du membership des fédérations de quads et de motoneigistes également? Peut-être pas dans les mêmes proportions, mais est-ce qu'il y a quand même eu une progression positive l'année dernière?

La Présidente (Mme Doyer): M. Fournier.

M. Fournier (Luc): Mme la Présidente, non, c'est ça, il n'y a pas eu d'augmentation semblable au sein des autres fédérations, puis on m'indique que, du côté des VTT, il y a même eu une diminution, compte tenu de la situation économique à prévaloir au niveau global.

M. Bergeron: Ce qui n'a pas empêché, cependant, un accroissement ou un développement du réseau de sentiers. Grâce aux investissements auxquels vous avez fait référence tout à l'heure, il y a eu un développement du réseau de sentiers au Québec malgré, encore une fois, cette espèce d'épée de Damoclès, là, quant à une interruption éventuelle de l'immunité. C'est bien ça?

La Présidente (Mme Doyer): M. Fournier.

M. Morneau (François): Écoutez, c'est vraiment une question qui tue, pour reprendre les termes du ministre MacMillan. Mais, dans l'ensemble, les sentiers, on a eu une augmentation des membres de la Fédération des clubs de motoneigistes à cause des conditions de neige qui ont été plus favorables dans les deux dernières années. Ou du côté des véhicules tout-terrains, oui, il y a eu la récession qui a affecté un peu l'ensemble, mais on voit une reprise qui est là. Même s'il y a eu moins de membres qui ont acheté les droits de passage pour les sentiers, le nombre de véhicules tout-terrains, ou de motoneiges, ou de motos hors route, ou de véhicules hors route demeure le même et va tout de même en augmentant.

Et, en tant que manufacturiers responsables, membres du CVHR ou d'ISMA pour la motoneige, on conçoit qu'il est important de continuer à développer le réseau de sentiers malgré la problématique qui existe, et nous considérons que c'est vraiment notre seule façon de réussir à contenir nos utilisateurs d'une façon à utiliser nos produits d'une façon responsable. C'est vraiment notre seule porte de sortie, réellement. Alors, c'est vraiment le réseau qui est vraiment nécessaire à l'utilisation de ces produits-là. Il n'y a pas d'autre façon, réellement.

M. Bergeron: Ce avec quoi nous sommes parfaitement en accord, évidemment. J'aimerais maintenant vous poser une question sur la section de votre mémoire qui porte sur les émissions sonores. Vous dites, à un moment donné, l'industrie... Vous recommandez, finalement, qu'on accroisse les contrôles pour s'assurer d'intercepter les contrevenants au niveau des émissions sonores. Croyez-vous

que les agents dans les sentiers, les policiers ont tous les outils nécessaires pour mesurer la norme au-delà de laquelle ils peuvent intervenir auprès d'eux?

La Présidente (Mme Doyer): M. Morneau, pardon. M. Morneau.

M. Morneau (François): Oui. Mme la Présidente, merci. Écoutez, il y a présentement à même le gouvernement du Québec... J'ai participé au printemps passé avec certains intervenants du gouvernement pour justement établir les normes de bruit autant pour la motocyclette, entre autres... Et, bon, j'ai collaboré de près, tout de même, mais je vois... et on voit dans l'industrie que, les gouvernements, ici, entre autres, au Québec, il y a une volonté de vouloir établir des normes, puis je crois que c'est la base primordiale, la base première pour établir un contrôle.

Les policiers ou les patrouilleurs ne peuvent pas réglementer ou contrôler l'émission de bruit ou de pollution s'ils n'ont pas des bases solides à travailler avec, et c'est pour ça que, nous, tous les fabricants, on a accepté les normes qui avaient été établies du côté américain, qui a été une... C'est un organisme qui a été créé pour évaluer ces produits-là et l'impact économique, et l'impact aussi environnemental, et l'impact sur les communautés, et on est... d'un commun accord, tous les fabricants, on a accepté de rencontrer... de s'assurer que nos véhicules rencontrent ces normes, qui sont de plus en plus sévères, qui sont révisées d'une façon périodique aussi. Pour nous, c'est vraiment important, et nous croyons que le gouvernement du Québec est en mesure, justement, de prendre ces normes-là, et d'établir des réglementations basées sur ces normes-là, et d'informer les forces policières et les patrouilleurs, justement, pour établir un contrôle qui va être reconnu pas seulement ici, au Québec, mais qui devrait être reconnu en Amérique du Nord, entre autres. Je crois que c'est tout à fait faisable.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Morneau. M. le député de Verchères, peut-être une dernière question avec une courte réponse. Courte question?

M. Bergeron: Non, ça va aller, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va aller? C'est beau. Alors, MM. Fournier, Morneau et Sams, je vous remercie infiniment de votre présentation, de votre contribution à nos travaux.

Je vais suspendre quelques instants pour permettre à l'autre groupe de prendre place. Merci.

(Suspension de la séance à 17 h 17)

(Reprise à 17 h 19)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous allons recevoir notre dernier groupe de la journée, qui sont représentés par... le groupe qui est représenté par M. Jean-François Girard et M. Michel Bélanger — deux avocats, j'aurais dû dire Me Girard et Me Bélanger — du Centre québécois du droit de l'environnement. Alors, bienvenue en commission. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation, nous vous écoutons.

Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE)

M. Girard (Jean-François): On avait prévu 15 minutes, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): C'est 10 minutes pour tout le monde. Alors, si vous prenez 15 minutes, il faut que je demande aux collègues s'ils veulent sacrifier des temps d'échange. Mais c'est la règle, 10 minutes. Vous en aviez été avisés, d'ailleurs. Normalement, tous les gens sont avisés de ça. Parce que les collègues veulent bien échanger avec vous aussi, hein? Alors, 10 minutes, s'il vous plaît.

● (17 h 20) ●

M. Girard (Jean-François): D'accord, Mme la Présidente. Alors, le 7 mars 2006, il y a maintenant quatre ans presque jour pour jour, le Centre québécois du droit de l'environnement est intervenu devant les membres de cette Commission des transports et de l'environnement au moment de l'adoption des nouvelles règles destinées à encadrer la pratique des véhicules hors route, les VHR. À l'époque, nous avions formulé une seule recommandation, soit celle de ne créer aucun régime d'exception à l'article 976 du Code civil du Québec dans le cas de la circulation des véhicules hors route. Nous ne fûmes manifestement pas entendus, puisque cette mesure exorbitante devait être maintenue et l'article 87.1 de la Loi sur les véhicules hors route confirmé, du moins jusqu'au 1er mai 2011.

Notre présentation d'aujourd'hui porte exclusivement sur l'opportunité de maintenir en vigueur, de modifier ou d'abroger l'article 87.1 de la Loi sur les véhicules hors route. Nous nous prononçons définitivement et irrémédiablement en faveur de l'abrogation de cette mesure. En fait, contrairement à ce que pourraient laisser entendre les conclusions du rapport sur les véhicules hors route, le régime de responsabilité pour troubles de voisinage n'est pas une nouveauté née des décisions du P'tit-Train-du-Nord et Ciment Saint-Laurent, mais existe dans notre système de droit depuis plus de 100 ans. Ces deux dernières décisions ne sont venues que confirmer la portée de ce régime et ses fondements.

Il est d'autant plus surprenant de constater qu'on puisse considérer sérieusement maintenir l'interdiction de poursuite pour les troubles de voisinage en vertu de l'article 976, que la Cour suprême, dans l'arrêt Ciment du Saint-Laurent, a consacré sans équivoque la pertinence et l'utilité de cette disposition en matière de protection de l'environnement, et particulièrement dans la mesure où cette disposition intègre le principe du pollueur-payeur, ce qui permet de participer au développement durable.

En reconduisant l'article 87.1 de la Loi sur les véhicules hors route, le législateur québécois s'apprête à faire fi des enseignements de la Cour suprême, pavant du même coup la voie de ce régime d'exception pour d'autres domaines d'activité économique. Il y aurait lieu de s'interroger s'il y a eu quelques abus de procédure de la part de voisins importunés dans le passé qui auraient affecté particulièrement ce type d'activité, et ce, au cours des 100 dernières années. Notre analyse nous démontre que ce n'est pas le cas. Au contraire, en maintenant une mesure d'exception, on risque de marquer un dangereux précédent.

L'article 87.2 de la Loi sur les véhicules hors route prévoit que le ministre des Transports doit faire au

gouvernement un rapport sur l'opportunité de maintenir en vigueur, de modifier ou d'abroger l'article 87.1 de la loi. Pourtant, la lecture du rapport sur les véhicules hors route nous laisse croire que les jeux sont déjà joués et qu'il ne saurait être question d'abroger l'article 87.1 de la loi, du moins dans l'esprit des auteurs du rapport. Avec égard pour toute opinion contraire, nous croyons que les auteurs du rapport ont tort dans leurs arguments qu'ils avancent pour maintenir cette disposition-là en vigueur dans la mesure où leur raisonnement s'appuie en partie sur des arguments spécieux. Deuxièmement, ils vont à l'encontre des principes de développement durable malgré ce qui est dit dans le rapport. Et, troisièmement, ils font fi de la protection de la santé humaine.

Quant aux arguments portant sur le danger de fermeture des sentiers interrégionaux si l'interdiction de poursuite pour troubles de voisinage est levée et sur l'augmentation des risques d'accidents, nous nous interrogeons. Où sont les chiffres pour appuyer ces dires? Où sont les faits? Combien d'accidents hors sentier? Quelles sont les études sérieuses qui permettent de soutenir ces assertions?

Par exemple, quant au risque accru d'accidents si l'interdiction de poursuivre pour troubles de voisinage est levée, il est intéressant de constater que, selon l'Institut national de santé publique du Québec, la plupart des décès liés à la pratique de la motoneige, soit 44 %, surviennent sur un sentier entretenu. Ce sont les statistiques de l'Institut national de santé publique. Et, parmi ces décès survenus sur un sentier de club de motoneige, 17 % se sont produits sur une traverse légale d'un chemin public. Dans la majorité des cas, le conducteur avait omis d'effectuer un arrêt obligatoire. On constatera par ailleurs que le nombre moyen de décès a augmenté au cours des années 2002 à 2006 comparativement aux années 1997 à 2001, et ce, malgré l'entrée en vigueur de l'interdiction de poursuite pour troubles de voisinage. Bref, nous sommes d'avis que les arguments en faveur du maintien de l'interdiction de poursuite pour troubles de voisinage ne tiennent pas la route et qu'ils ne devraient pas être pris en compte par les membres de la commission, du moins ces arguments-là.

Mais les prétentions des auteurs du rapport en matière de développement durable sont encore plus déplorable. Il n'est pas suffisant de dire le développement durable, encore faut-il le mettre en oeuvre véritablement. Ce n'est pas la voie privilégiée par les auteurs du rapport, qui semblent confondre les retombées économiques liées au développement de la pratique des véhicules hors route avec un développement durable de l'économie des régions où sont intégrés les aspects sociaux et environnementaux. Il faut, en effet, relire les arguments développés pour justifier le maintien de l'interdiction de poursuite pour troubles de voisinage pour constater comment le jupon dépasse. On insiste ainsi sur les retombées économiques liées à la pratique des véhicules hors route: 2 milliards de dollars générés annuellement, 14 000 emplois dans les régions, et tutti quanti. Économie, économie et encore économie! Mais, pour les volets social et environnemental du développement durable, par contre, on repassera.

Faut-il rappeler la définition du développement durable dans la Loi sur le développement durable, à l'article 2, qui nous dit que ce concept «s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale

et économique des activités de développement»? Et nous insistons ainsi sur le mot «indissociable» des trois pôles de développement durable, soit société, environnement et économie.

En maintenant l'interdiction du droit de poursuivre des citoyens, nous sommes d'avis que le gouvernement contrevient, par ailleurs, et notamment au principe pollueur-payeur selon la définition qui en est faite dans la Loi sur le développement durable. La circulation des véhicules hors route et le lot des inconvénients qui en découlent dans des environnements de villégiature où d'autres aspirent au calme et à la tranquillité illustrent bien cette réalité qui est maintenant la nôtre: l'environnement a un prix qui doit nécessairement être supporté par quelqu'un. Partout, les mêmes problèmes se posent et, partout, les mêmes hésitations se manifestent en raison, notamment, de l'impact économique de la question. En prétendant reconduire la suspension du droit de certains citoyens de poursuivre pour troubles de voisinage dans les cas où cela s'y prête, le gouvernement s'apprête à répondre sans équivoque à cette question. Ceux qui paieront dorénavant, ce sont les citoyens riverains des sentiers de VHR qui subissent les externalités. L'arbitrage du conflit d'usage est ainsi préjugé, et on consacrerait, encore une fois de plus, le droit de polluer des uns au profit d'un développement strictement économique qui n'a rien de durable, puisqu'on y force l'évacuation des volets environnemental et social dans l'analyse.

Or, comme l'a rappelé la Cour suprême dans l'arrêt Ciment du Saint-Laurent notamment, la responsabilité civile joue un rôle important dans l'internalisation des coûts environnementaux et d'arbitrage des conflits d'usage quand les autres mesures législatives n'ont pas réussi à les prévenir. À ce titre, l'article 976 du Code civil du Québec constitue l'un des piliers de la responsabilité civile dans les affaires de pollution de l'environnement.

Dans notre droit moderne, il aura fallu attendre la fin des années soixante pour comprendre que les activités polluantes ne génèrent pas que des retombées économiques, mais qu'elles engendrent également des coûts environnementaux et sociaux. Seulement alors on découvrit que l'intérêt collectif exige un meilleur contrôle des sources de pollution. Néanmoins, il faut constater qu'avant cette prise de conscience et même depuis le gouvernement du Québec a adopté une politique de laisser-faire en matière de protection de l'environnement et a trop souvent fait pencher la balance des inconvénients en faveur des entreprises.

Une voix: ...

M. Girard (Jean-François): Il me reste deux minutes?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): D'accord.

M. Girard (Jean-François): Pardon?

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le député de Verchères vous donne un peu de son temps, il ne faudrait juste pas... pas trop dépasser, quand même.

M. Girard (Jean-François): On constatera, donc, comment l'analyse des auteurs du rapport évacue par ailleurs

complètement les questions de santé humaine. Et c'est important de vérifier et de relire la décision dans le P'tit-Train-du-Nord et de constater l'ampleur de la preuve qui a été faite par les citoyens demandeurs dans cette cause-là. Bref, les troubles de sommeil, l'anxiété, les odeurs constantes de gaz, vivre encabané avec les fenêtres fermées, autant de désagréments que personne ne voudrait vivre. Tel que le soulignait la Cour d'appel au siècle dernier, «la loi ne dit pas quels sont ces actes de tolérance, mais les usages de la vie journalière les font assez connaître».

Alors, l'article 976 sanctionne l'exercice antisocial ou anormal d'un fonds voisin, et il y a loin de la coupe aux lèvres avant de convaincre un tribunal qu'il y a un exercice qui est un véritable trouble de voisinage. Donc, nous vous soumettons qu'il est impératif de laisser les tribunaux arbitrer le conflit d'usage lorsque le train de mesures n'aura pas permis de les prévenir de façon efficace. Justement, ces mesures qui sont sur l'application et l'aménagement des sentiers de motoneige devraient servir de balises pour guider un tribunal dans la détermination de ce que constitue un trouble de voisinage. Restent les rares cas où les normes ne seraient pas respectées ou même, en cas du respect des dites normes, les inconvénients surpasseraient les limites de la tolérance entre voisins. Alors, il faut laisser les tribunaux arbitrer les conflits d'usage.

Bref, après analyse, nous ne voyons aucune raison de reconduire la suspension des droits civiques des citoyens du Québec pour empêcher les poursuites en vertu de l'article 976 en matière de circulation des véhicules hors route, et, par conséquent, le CQDE ne formule expressément qu'une seule recommandation dans le cadre du présent mémoire, soit celle d'abroger l'article 87.1 de la Loi sur les véhicules hors route. En effet, il nous apparaît préjudiciable, dans un État démocratique, de limiter les droits civiques de ses citoyens. Enfin, nous estimons qu'empêcher la protection offerte par l'article 976 du Code civil relève d'une conception erronée de la protection des intérêts économiques dans une société qui dit vouloir vivre dans la paradigme du développement durable. Nous croyons qu'il en va de la pérennité de la qualité de nos milieux de vie.

● (17 h 30) ●

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Me Girard. Alors, je vais donner la parole au ministre délégué aux Transports pour un échange de 15 minutes.

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. Bonjour, messieurs. Bienvenue à cette consultation, je le répète, consultation. Il y a eu un travail qui a été fait par les tables de concertation depuis... Et je ne voudrais pas corriger, mais mentionner à mon collègue de Verchères, ce n'est pas depuis 2004, les tables de concertation, c'est depuis 2006. Alors, ce n'est pas sept, huit ans, c'est trois ans et demi.

M. Bergeron: ...

M. MacMillan: Oui, tantôt, vous avez dit ça. Mais ce n'est pas grave, là, je voulais juste le mentionner. Je voudrais juste... Et, je le répète encore, là, c'est vraiment une consultation. Vous êtes directs, je respecte votre opinion sur le... Un projet de loi à venir, supposément. On n'est pas rendus là. Le but des tables de consultation, c'est d'essayer de trouver des solutions pour avoir une pérennité dans les sentiers balisés au Québec, pour aider... Quand vous parlez

de voisins et les fenêtres qui sont fermées, je ne pense pas que c'est notre but à nous de mettre complètement de côté les gens qui ont des loisirs puis qui veulent se permettre ces loisirs-là. Vous avez entendu tantôt, je ne sais pas si vous étiez ici, mais toutes les manufactures qui sont impliquées, Yamaha, Honda, BRP, ont fait des efforts extraordinaires côté environnemental depuis 1972, quand il y a eu les premiers sentiers qui existent au Québec.

Moi, mon... notre action, nous, le gouvernement, la première chose, je le disais ce matin aux gens du Barreau, c'est la sécurité. Est-ce qu'on va laisser complètement ouverts les sentiers au Québec puis laisser les gens se promener n'importe où? C'est ça qui arriverait, là, si, demain matin, il n'y a pas de Traç-Québec ou s'il n'y a pas de routes, le monde se promènerait tout partout au Québec, et le résultat de ça pour l'environnement... Votre mission, c'est de promouvoir des pratiques environnementales responsables, privilégier le développement des modes de gestion de l'environnement qui placent l'action citoyenne au coeur des mécanismes de protection de la qualité des milieux de vie. Moi, je pense que les tables de concertation, depuis 2006, se sont attardées à trouver des solutions côté non seulement sentiers puis de loisir, mais au côté environnemental aussi. Les compagnies sont même impliquées là-dedans. Moi, je pense que la sécurité, la protection de l'environnement... On a même rajouté, à partir de l'an prochain, 1 \$ sur les plaques côté environnemental et côté de la faune pour protéger côté environnement, pour protéger aussi, dans les sentiers, la faune, etc.

Et surtout, surtout les retombées économiques qui sont importantes: 2 milliards, 14 900 emplois. Et là vous nous dites: Aucune action ne devrait être prise. On veut une solution, c'est pour ça, la consultation. J'aimerais vous entendre, on fait quoi avec nos sentiers? On va arrêter ça? On va mettre ces machines-là, là... Fini, il n'y en a plus? 500 000, on va mettre ça de côté parce que, vous autres, vous dites que c'est privé... ces gens ont besoin d'être privés chez eux? Je suis d'accord avec vous. On veut rajouter des choses, nous autres. On veut que les véhicules passent à plus de mètres de la maison, pas à côté. Ça, on est tous d'accord avec ça. On veut protéger l'environnement, sûrement, mais on veut protéger la sécurité. Puis, s'il n'y a pas de balises, ou s'il n'y a pas de loi, ou, je ne sais pas, s'il n'y a pas d'entente, s'il n'y a pas de conciliation, s'il n'y a pas de travail ensemble dans toutes les régions du Québec, tout le monde va se promener tout partout, puis qu'est-ce qui va arriver? Tous les accidents sont à l'extérieur des sentiers quand le monde se promène où ils veulent. Alors, on ne veut pas ça, nous autres, comme gouvernement. Puis les compagnies ne veulent pas ça non plus, puis les fédérations ne veulent pas ça non plus, puis on veut tout protéger ça.

Mais je ne pense pas qu'on doit tout mettre de côté totalement, de ne pas avoir de balises, de ne pas avoir de règlements, de ne pas avoir d'entente. Ou s'il faut même aller — je ne le sais pas encore, on est en consultation — d'aller dans l'immunité, s'il faut dans les sentiers, il faut obliger dans les sentiers reconnus par les fédérations. Ce n'est pas à travers le Québec puis dans tous les endroits où on doit se promener. Mais on veut se joindre... suite aux consultations, trouver une solution pour qu'il y ait de la sécurité, qu'il y ait la protection des riverains, très important, qu'il y ait la protection de l'environnement puis qu'il y ait une retombée économique pour conserver les emplois puis

les loisirs, les auberges, les pourvoiries, les petites stations de gaz, etc., dans les régions éloignées. Moi, je pense que c'est important. Alors, de tout mettre ça de côté, moi, je ne suis pas d'accord. Il faut quand même remarquer qu'il y a eu un travail qui a été fait. Pas par nous, là, pas par mes collègues, par les gens des tables de concertation. Puis ce n'est pas fini, c'est pour ça qu'on remet un autre trois ans pour trouver des solutions. On aimerait avoir une solution magique, là. Si je l'avais, on la mettrait sur la table puis on irait de l'avant avec ça. Mais, côté d'environnement, là, je pense qu'on est présents beaucoup avec tout ce qui a été mis sur la table.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. Me Girard.

M. Girard (Jean-François): M. MacMillan, avec respect pour ce que vous venez de dire, jamais on n'a prétendu qu'il fallait, comme vous le dites, mettre tout de côté, tout le train de mesures en prévention. Évidemment, dans le court laps de temps qui nous était imparti, il est difficile de faire dans la nuance. Ceci dit, si vous prenez le temps de consulter notre mémoire, on évoque le fait qu'on est tout à fait d'accord avec les mesures d'aménagement des sentiers, les mesures en matière d'environnement, enfin le train de mesures en prévention que le gouvernement veut mettre de l'avant. À l'époque, on est venus en commission parlementaire, en 2006, nous avons davantage appuyé sur ce fait-là, il est important que le rôle du législateur soit d'agir sur la prévention des conflits d'usage. Aujourd'hui, et j'insiste, là — et, là-dessus, on se rejoint totalement — oui, il faut assurer la pérennité des sentiers, oui, il y a des efforts extraordinaires qui sont faits par les manufacturiers depuis de nombreuses années pour diminuer les inconvénients, et ça, on le souligne avec joie, tant mieux, tant mieux.

Maintenant, notre mémoire, le propos qu'on vient vous tenir aujourd'hui porte sur un seul élément, c'est la pertinence — et, effectivement, dans le cadre d'une consultation — c'est la pertinence de maintenir, d'abroger ou de modifier l'application de l'article 87.1. Et, nous, ce qu'on vous soumet, c'est que, lorsque tout le train de mesures aura été mis en place et dans la mesure où il est mis en place, ça devrait suffire à abolir, à éliminer la plupart des conflits d'usage. Mais, s'il y a un endroit, il y a un dossier, il y a une place au Québec qui passe à travers les mailles du filet, ce que nous vous soumettons, c'est: Laissons les tribunaux arbitrer le conflit d'usage. Ils sont très bien outillés pour faire cet arbitrage-là, et nous ne souscrivons pas à une solution qui préjugerait d'avance de qui doit supporter l'inconvénient en imposant une immunité sur les sentiers.

Et soyez bien assuré qu'on ne veut pas... Ce serait une aberration que d'éliminer le réseau de sentiers. Ce n'est pas ça, le propos. Ce n'est véritablement pas ça, le propos du CQDE. Je le dis, je le répète, nous sommes d'accord avec le train de mesures qui a pour but de prévenir les conflits d'usage, mais nous vous soumettons encore une fois que, lorsqu'il y aura un conflit qui va passer à travers les mailles du filet, malheureusement, laissons les tribunaux arbitrer ce conflit d'usage là. Et il faut constater comment les tribunaux sont très exigeants dans la démonstration de l'inconvénient anormal pour donner raison aux demandeurs dans des cas comme celui-là, puis je vais laisser Me Bélanger, ici, à ma gauche, et membre fondateur du Centre québécois du droit de l'environnement, il est administrateur et il a également plaidé pour le CQDE le dossier Ciment Saint-Laurent devant la Cour suprême.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Me Bélanger, à vous la parole.

M. Bélanger (Michel): Oui. Mais ça va être très bref, simplement mentionner que, lorsque le législateur intervient pour enlever le droit des citoyens qui est par ailleurs reconnu à l'ensemble de la collectivité à l'égard d'une activité, il faut vraiment avoir de bons motifs. La démonstration de l'abus de procédure venant des citoyens riverains, à mon avis, n'a jamais été faite. En 100 ans, parce que c'est au moins... cette règle de droit existe depuis 100 ans appliquée à toutes les industries polluantes au Québec, c'est la première fois que, dans le P'tit-Train-du-Nord, des citoyens utilisaient cette mesure-là pour se protéger d'un inconvénient dit anormal. Et même le tribunal a fait preuve d'une grande sagesse parce que le groupe visé au départ dans le recours collectif visait tous les riverains dans un périmètre de 200 mètres autour des pistes et, après avoir entendu la preuve, a vraiment ramené ça à 100 mètres dans ce qui était nettement anormal. Parce que vous avez parlé beaucoup de sécurité. Dans le jugement du P'tit-Train-du-Nord, il y avait les odeurs, le bruit, mais la question de la sécurité était soulevée. En enlevant le droit de poursuivre des gens, je veux dire, on enlève également des volets parce que les motoneiges passaient beaucoup trop proche des maisons. Donc, à quelque part, ce n'est pas justifié, selon nous, une mesure. Et, malgré tous les arguments que vous avez dits, le lien entre ça et la nécessité d'abolir le droit de poursuite ne me semble pas avoir été fait.

● (17 h 40) ●

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre.

M. MacMillan: Avant de passer la parole à mon collègue de Chapleau, vous allez comprendre que je suis loin d'être un avocat, là, ça fait qu'il y a des bouts, là, que vous... Je veux dire, j'ai lu le... Ciment Saint-Laurent, là, puis, je veux dire, franchement, là, je ne prendrai même pas une chance de m'obstiner avec vous, là, je vous le dis carrément, là. Mais, moi, qu'est-ce que je recherche, c'est vraiment, oui, la sécurité parce que c'est notre mandat premier au ministère du Transport, c'est la sécurité des gens, des citoyens et même la protection des citoyens riverains qui... Pour le bruit, comme vous dites, on veut régler ça dans... On en parle, c'est pour ça qu'on a une consultation.

Mais, si on laisse les gens... Je ne peux pas dire si on laisse, mais, si tout le monde va en cour... On n'est pas les seuls, là, le ministère du Transport, à avoir une immunité, il y en a, là, dans les activités agricoles, il y en a aux Ressources naturelles. Sûrement, vous êtes avocat, vous le savez. On veut juste avoir une solution. Puis tantôt, M. Pichette, là, de PRB, l'a tellement... Il y a des gens d'affaires aussi dans ces décisions-là, là, puis les retombées économiques, puis tout ça. On veut juste continuer, on veut juste continuer, laisser les gens au Québec le loisir de pouvoir se promener, avoir un loisir, mais tout le temps dans la paix comme... Vous recherchez la même chose côté environnement. J'ai compris, là, qu'est-ce que vous me dites, mais je ne trouve pas, là, qu'on... Tu sais, là, juste dire, là: On laisse les gens aller au tribunal, là, je ne pense pas que... Il faut trouver d'autres choses, il faut trouver d'autres choses. Si vous avez une idée, là, puis, tu sais, je veux dire, si elle est bonne... Si elle n'est pas bonne, je vais vous le dire. Mais, si elle est bonne, je vais vous le dire aussi, là.

M. Bélanger (Michel): Je vais vous demander...

M. MacMillan: Mais, tu sais, comprenez-vous ce que je veux dire, là? Je ne suis pas contre les gens... les verts, si vous voulez, là, O.K.? Je suis loin d'être contre ça, là, il faut prendre ça. D'ailleurs, une des premières choses qu'on a faites, on a mis dans les plaques 1 \$. Ce n'est pas grand-chose, vous allez dire, mais ça va être une couple de 100 000 de dollars qui va aider dans les sentiers qui sont balisés qui... on va pouvoir faire ça. Mais, moi, donnez-moi donc une autre solution que dire, là: On va abolir totalement, là, les recours. Tu sais, vous ne me dites pas, là... vous ne m'aidez pas, là. J'aimerais ça que vous m'aidez.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, moi, je veux qu'on vous entende et je veux... Il ne reste que trois minutes, et j'ai une demande d'intervention. Alors, juste pour que vous soyez champion dans la synthèse de vos propos.

M. Girard (Jean-François): Premièrement, il faut arrêter d'avoir peur de cette masse de recours devant les tribunaux, ça ne s'est jamais vérifié dans l'histoire du Québec. Quand on regarde les statistiques en matière de recours collectifs, il n'y a jamais eu de situations qui ont généré un surcroît de recours devant les tribunaux, il n'est pas à craindre. Et d'ailleurs, dans le cas du P'tit-Train-du-Nord, il y en avait eu un avant dans l'histoire, c'est les gens du lac Mercier qui avaient entrepris un recours collectif qui a été écarté par le tribunal parce que, non, ils n'ont pas réussi à faire la démonstration du trouble de voisinage. Alors, ce qu'on vous dit, c'est qu'il n'y a pas à craindre d'une avalanche de recours dans ces dossiers-là parce que, premièrement, c'est très exigeant. Et, deuxièmement, il n'y a surtout pas à craindre que... Et là on vous rejoint totalement, c'est qu'on met en place un paquet de mesures qui sont destinées à prévenir ça, et ça, on est tout à fait... Les tables de concertation, les règles d'aménagement des sentiers, etc., on est tout à fait d'accord avec ça. Mais, M. MacMillan, là, soyez conscient, ce soir, là, moi, je ne vous parle pas d'environnement, je vous parle de droit civil et de droits civiques. Et c'est là-dessus que notre propos porte ce soir, c'est l'abolition ou la suspension de droits civiques, et ça, c'est questionnable.

La Présidente (Mme Doyer): Me Bélanger. Ensuite, je donne la parole à... Allez-y, maître.

M. Bélanger (Michel): Je voulais juste ajouter un élément, c'est que ce droit-là qui est enlevé au bénéfice d'un secteur d'activité qui... À mon avis, je ne vois pas en quoi c'est particulier par rapport à l'ensemble des industries, y compris, tant qu'à ça, au ministère des Transports, les routes en général. Si ça se justifie pour les véhicules hors route, qu'on donne la même immunité à toutes les autoroutes, à tous les travaux. Finalement, on devrait l'appliquer à toute l'industrie. Donc, autrement dit, c'est 976 qu'il faudrait abolir ici.

Une voix: ...

M. Bélanger (Michel): Mais c'est ça. Puis ce que je voudrais juste souligner simplement, c'est que ce principe de droit de propriété et de droit de jouissance, c'est fondamental dans le droit civil au Québec, et même

l'État n'a pas lui-même le pouvoir d'exproprier sans indemnisation. Ce que vous faites à l'égard des VHR, des véhicules hors route, c'est extrêmement exceptionnel, l'État n'a même pas ce pouvoir.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. M. le député de Chapleau, courte question, courte réponse.

M. Carrière: Oui, une question rapide, là.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y.

M. Carrière: M. Girard, tantôt, vous parliez... vous venez juste de mentionner qu'il n'a jamais été vérifié qu'il y aurait une recrudescence de poursuites, en tout cas, ou de... si l'immunité était levée. Mais, ce matin, il y avait la CRE des Laurentides qui était ici ce matin, puis, selon leur avis, si le 2 mai 2011, si elle était levée, cette immunité-là, chez eux, dans les Laurentides, ils s'attendent à voir une levée de boucliers si j'ai bien compris.

Ce matin, aussi on avait les gens du Barreau du Québec qui étaient ici, puis ils nous ont parlé de d'autres mesures que l'immunité complète, qui étaient des solutions différentes, comme la médiation obligatoire, l'arbitrage fait par soit les municipalités, les MRC, il y avait le TAQ, le Tribunal administratif du Québec. Un, est-ce que vous étiez au courant de ça? Et, deux, vous en pensez quoi?

La Présidente (Mme Doyer): Me Girard.

M. Girard (Jean-François): Je connais la position du Barreau, et, évidemment, tous les modes alternatifs de résolution des conflits ou de résolution des conflits d'usage sont à explorer et peuvent s'avérer des solutions intéressantes. On n'est pas contre ces idées-là.

Ceci dit, vous savez, le droit civil, là, c'est un droit séculaire, ça nous vient de la tradition romaine. C'est un droit qui est bien établi, où les mécanismes de protection, les mécanismes de mise en oeuvre sont bien établis et ils fonctionnent bien. Moi, je pense que, sur les conflits d'usage... Et j'entends que la CRE des Laurentides puisse être craintive, mais, à la rigueur, là, laissons la levée de boucliers se produire, assumons le coût, puis vous allez voir, les choses vont se placer par la suite. Les choses vont se placer parce que les tribunaux, quand ils vont avoir rejeté deux, trois recours, quand les tribunaux vont avoir rejeté deux, trois recours, les avocats vont comprendre le message. Et, d'ailleurs, c'est ce qui se passe dans... il y a eu plusieurs recours où les tribunaux, notamment en matière de troubles pour les activités ferroviaires, les tribunaux ont rejeté les demandes de recours collectifs, et ça construit le corpus sur ces questions-là, et les choses s'établissent, ça rétablit l'équilibre des forces.

La Présidente (Mme Doyer): ...je n'ai plus de temps, alors, parce qu'on termine à 6 heures, et j'ai 15 minutes à donner aux représentants de l'opposition officielle. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente, peut-être commencer avec quelques mises au point. D'abord, j'ai beaucoup de difficultés lorsqu'un collègue m'impute des propos que je n'ai pas tenus et laisser entendre, ce faisant, que je maîtrise mal les dossiers. Il n'a jamais été question

de sept, huit ans de travaux au niveau des tables de concertation, je mets le ministre au défi de ressortir mes propos et de prétendre de nouveau que j'ai parlé de tables de concertation qui sont à l'oeuvre depuis sept, huit ans. Ce à quoi j'ai fait référence, cependant, c'était que l'immunité est maintenant en vigueur depuis bientôt plus de six ans. Ça, je l'ai dit et je le maintiens.

L'autre élément, j'aime à penser que je me prête à un exercice où les dés ne sont pas pipés d'avance. Je me suis engagé dans cet exercice de bonne foi, en pensant que nous allions véritablement nous inspirer des représentations qui nous sont faites, des mémoires qui nous sont présentés pour faire des propositions au ministère qui vont correspondre le plus possible, quant à nous, à l'intérêt public des Québécoises et des Québécois. Et, quand je parle de l'intérêt des Québécoises et des Québécois, c'est l'intérêt multifacettes. Alors, on parle environnement, au niveau légal, au niveau économique. Sauf que je suis obligé de constater que, depuis ce matin, il y a un changement de ton et un changement d'attitude assez significatif de la part du ministre, changement de ton qu'on n'avait pas vu lors des premières journées d'audiences puis de consultation, par rapport à l'immunité. Moi, j'en ai été un peu troublé depuis ce matin. Et j'ai eu l'occasion de le lui dire à quelques reprises aujourd'hui, et ça va peut-être provoquer un changement de ton de notre côté aussi.

● (17 h 50) ●

Parce que je croyais que nous avions amorcé ces consultations dans un esprit de collaboration, dans un esprit d'ouverture et d'écoute, j'ai comme l'impression que... Je ne veux pas présumer de rien, surtout pas, mais j'ai comme l'impression que le ministre a commencé déjà à se faire une idée, là, de ce vers quoi il veut s'en aller. Or, à ma connaissance, il nous reste encore des groupes à entendre, et je ne veux pas, je ne veux surtout pas, du moins de mon côté, arriver avec des a priori au niveau des positions qu'on devra adopter.

Je veux également préciser que, dans mon esprit, le concept de développement durable comporte deux éléments: le caractère durable, mais le développement. Et, quant à moi, ça implique qu'il ne faille pas rejeter du revers de la main tous les avantages ou toutes les considérations de nature économique. Je suis personnellement préoccupé par la pérennité de nos sentiers. Je suis préoccupé par les retombées économiques dans nos régions de cette activité économique que constitue ce loisir des véhicules hors route. Je suis préoccupé par les retombées pour l'économie québécoise dans son ensemble — notamment, on fait référence à BRP — de cette industrie.

Mais je suis également préoccupé par ce qu'on a fait jusqu'à présent au niveau de l'immunité et ce que d'aucuns pourraient vouloir s'approprier à faire quant à l'immunité. Vous avez invoqué les principes de pollueur-payeur, d'internalisation des coûts, qui sont partie prenante de la Loi sur le développement durable, que nous avons adoptée comme Parlement et qui devrait normalement lier le gouvernement dans ses actions. J'ajouterais à ça un autre principe que vous n'avez pas invoqué mais qui, pour moi, est incontournable, c'est le principe de l'acceptabilité sociale. Alors, à partir du moment où on prend une décision comme législateur, à partir du moment où le gouvernement prend une décision, il faut que cette décision s'inscrive dans le cadre des principes de la Loi sur le développement durable, incluant l'acceptabilité sociale, et il n'y a rien à faire, je

ne suis pas capable de me convaincre que la prolongation ou le fait de rendre permanente cette immunité s'inscrit dans le cadre de ce principe fondamental de la Loi sur le développement durable.

Vous avez souligné, à la page 6 de votre mémoire, un élément qui m'apparaît des plus importants. Lorsque vous dites: «Ajoutons qu'avant d'instaurer un régime d'exception...» Parce que c'est comme ça qu'il faut voir cette immunité, c'est une mesure qui doit être exceptionnelle, et, conséquemment, elle ne peut pas avoir, à mon sens, de caractère permanent. Même la clause «nonobstant», à laquelle on a fait référence aujourd'hui, là, en Chambre, même la clause «nonobstant» n'a pas un caractère permanent, elle doit être invoquée de façon exceptionnelle. Lorsqu'on suspend les droits de citoyens et de citoyennes, ça doit avoir un caractère exceptionnel. On a invoqué ce caractère exceptionnel pour le 16 mois de moratoire puis pour le cinq ans de moratoire. Puis, pour le cinq ans de moratoire, c'était pour permettre aux tables de concertation d'en arriver à une solution.

Or, les tables de concertation n'ont pas été en mesure d'en arriver à une solution et nous demandent une prolongation de l'immunité pour pouvoir en arriver à cette solution. Or, moi, je postule que le maintien de cette immunité entretient un climat social dans les régions où s'exercent ces activités qui ne permet pas qu'on en arrive à une solution. Alors: «...avant d'instaurer un régime d'exception aussi important pour un secteur donné d'activité économique, pas plus significatif que tout autre secteur — on pourra débattre de cela éventuellement — il y a lieu de s'interroger s'il y a eu quelque abus de procédure de la part de voisins importunés dans le passé qui auraient affecté particulièrement ce type d'activité, et ce, sur les 100 dernières années. Tel n'est pas le cas.» Donc, ce que je comprends de ce que vous nous dites, c'est que, lorsqu'on regarde, lorsqu'on porte un regard sur les causes dont ont été saisis les tribunaux dans ce genre de cas là, ce n'est pas légion. Ce n'est pas légion, donc on se demande... vous vous demandez pourquoi y aurait-il lieu d'appliquer un régime d'exception, une immunité pour un secteur économique particulier, immunité qu'on n'applique pas pour d'autres secteurs économiques, compte tenu du passé, de l'expérience au niveau juridique.

Ceci dit, je conçois très bien, sur la base des représentations qui nous ont été faites jusqu'à présent, qu'on ne peut pas simplement laisser le délai s'écouler, puis, au lendemain, c'est le «bar open», puis tous ceux qui décident de vouloir aller devant les tribunaux... Puis, moi, je ne me surprends pas qu'il y en ait plusieurs qui piaffent d'impatience, là, puis qui font le pied de grue en attendant impatiemment que l'immunité vienne à échéance, parce qu'ils entretiennent des récriminations depuis plus de cinq ans et ils ont hâte de pouvoir s'exprimer devant les tribunaux. Maintenant, est-ce que c'est sain qu'au terme de cette échéance on se retrouve avec toute une série de recours devant les tribunaux contre des individus, des particuliers, contre des ministères, contre des municipalités, contre des MRC? Je ne suis pas sûr que ce soit nécessairement une très bonne idée.

Et les gens du Barreau, ce matin, nous sont arrivés avec des propositions que, moi, je considère comme étant constructives, à savoir — puis je rejoins en cela la question de mon collègue de Chapleau — la mise en place d'un certain processus, un certain processus avant d'en arriver à

des recours devant les tribunaux, incluant médiation, recours au TAQ, et ainsi de suite. Est-ce que, dans un souci de trouver une position de compromis, est-ce qu'on peut envisager de mettre en place un processus avant de devoir recourir aux tribunaux, essayer de ne pas replacer le débat immédiatement à la fin de l'échéance dans un climat de confrontation, mais d'essayer de rechercher un climat de concertation?

La Présidente (Mme Doyer): Me Bélanger.

M. Bélanger (Michel): Un élément de réponse, je vois difficilement pourquoi on arrive à la conclusion que, dès que le moratoire serait levé ou dès que l'immunité serait levée, les gens vont se précipiter devant les tribunaux. Dans le dossier Ciment du Saint-Laurent, on parle de cimenterie. Il y en a beaucoup, de cimenteries. J'avais le dossier du CP Rail, à Outremont, de la gare de triage. Des nuisances, il y en a sur tout le territoire du Québec, et ce n'est pas vrai que les gens attendaient Ciment Saint-Laurent pour se précipiter devant les tribunaux. Je vois mal pourquoi, après une seule cause, on applique une immunité de poursuite en présumant que tout le monde va courir maintenant, dans le dossier des VHR, pour poursuivre. Je pense c'est une fausse équation parce qu'à preuve pourquoi, d'abord, on ne poursuit pas toutes les cimenteries au Québec? La porte n'est... ce n'est pas le «bar open» en matière de VHR. Ça, j'ai beaucoup de misère.

Par ailleurs, quand j'écoute la solution... C'est ce que je voulais commenter tout à l'heure pour le Barreau, pour que le Barreau, dans notre système de droit... Quand on parle de l'arbitrage, de la médiation, c'est parce qu'on veut donner des alternatives, des alternatives au tribunal. Mais ça ne veut pas dire que tu t'en vas en arbitrage, en médiation au lieu du tribunal parce que tu as enlevé les droits des gens. Au contraire, c'est parce que les gens ont encore leurs droits qu'on peut parler de modes alternatifs, peut-être pour accélérer le processus, pour le rendre moins judiciarisé. Mais ce n'est pas parce qu'on a enlevé les droits. Au contraire, quand on va en arbitrage ou en médiation, les deux ont les mêmes droits. Le juge ou l'arbitre peut décider parce que les deux ont leurs droits. À partir du moment où est-ce qu'il y en a un des deux qui a plus de droits que l'autre, il n'a même pas intérêt à aller en arbitrage ou en médiation. De toute façon, tu as rien qu'à prendre ton trou.

Et c'est un petit peu ce que Ciment Saint-Laurent est venu dire aux gens. Parce que c'est une question de voisinage, et, si Ciment Saint-Laurent n'avait pas reconnu le droit des voisins, ce qu'on aurait pu mettre à la poubelle, c'est tout le droit de l'urbanisme. Ça ne sert à rien de zoner, ça ne sert à rien d'avoir des règles d'urbanisme si, de toute façon, il faut que tu tolères celui qui pollue parce que l'économie l'emporte sur le droit de propriété. C'est de ça qu'il est question lorsqu'on enlève le droit aux citoyens parce que ce que je vous dis, c'est que tout ce qui a été enlevé, c'est le droit d'obtenir une indemnisation parce qu'on prend une partie de ta propriété, de ta jouissance. Ici, on l'enlève.

Donc, je ne pense pas que la solution du Barreau... C'est juste parce qu'on ne veut pas vraiment dire que c'est le tribunal, mais... Peut-être que ça peut aller plus vite, mais la question que je vous pose, c'est: C'est quoi, la différence, entre arbitrage, médiation et table de concertation?

C'est pareil, c'est qu'on veut le proposer à quelqu'un qui va... Mais, dans un cas, c'est que vous avez... les gens qui sont en face de vous n'ont plus aucun droit. Alors, quand le Barreau propose une voie alternative, il faudrait réhabiliter l'état de droit, à ce moment-là, avant.

M. Bergeron: Mais comprenons-nous bien, là...

La Présidente (Mme Doyer): M. le député, c'est parce que, Me Girard, je crois qu'il voulait...

M. Girard (Jean-François): J'ajouterais, il y a une chose qui m'inquiète dans vos propos, c'est quand vous dites: Il y a des gens qui, à l'heure actuelle, piaffent d'impatience, et qui ont encore des récriminations à faire valoir, et qui attendent juste que cette immunité-là soit levée pour pouvoir poursuivre. N'est-ce pas l'aveu que les modes de prévention des conflits d'usage ne fonctionnent pas? Parce que, si ça fonctionne, si les mesures... Et je réitère, nous sommes tout à fait en accord avec tout ce qu'on peut mettre de l'avant pour éviter, prévenir les conflits d'usage. Mais, s'il y en a qui piaffent encore d'impatience, est-ce que c'est parce qu'eux autres, ils respirent le gaz puis ils ont encore les motoneiges dans la face? C'est ça, la raison? Parce que, s'ils n'ont pas rien à se plaindre, si les mécanismes de prévention fonctionnent, ils n'auront pas à aller devant les tribunaux.

Donc, vous énoncez, même dans vos propos, des deux côtés, vous énoncez encore qu'il y a un problème. Et nous, comme juristes... Puis c'est très intéressant de constater que les juristes qui vous ont rencontrés dans le cadre de cette consultation vous ont tous mentionné que maintenir l'immunité, cette mesure exceptionnelle où on suspend les droits civiques, ne nous apparaît pas une bonne solution. Je me range derrière le Barreau sur les mécanismes alternatifs, mais je réitère les propos de mon collègue, pour autant que les droits puissent encore être exercés de part et d'autre. Si les droits sont suspendus, les citoyens n'ont que le droit de se taire.

● (18 heures) ●

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je ne présume pas d'emblée qu'il y a un problème. Ce que je sais cependant, c'est qu'il y a des gens qui pensent qu'il y en a un puis qui veulent faire valoir leurs droits devant les tribunaux. Moi, je ne trancherai pas à la place du tribunal, là. O.K.? Alors, moi, je ne présume pas qu'il y ait un problème, mais je ne présume pas qu'il n'y en a pas non plus. Ce que je dis simplement, c'est que, si on doit suspendre éventuellement... mettre un terme à cette immunité... Et, moi, j'aurais tendance à plutôt être favorable à ça. Je pensais avoir été clair dans mon propos, mais il me semble que ça n'a pas été le cas, là. Alors, moi, je serais d'emblée plutôt favorable à mettre un terme à cette immunité, mais... Puis, moi, je ne sais pas si ça fait la queue en avant des tribunaux pour présenter des recours dès le moment où l'immunité prendra fin. Moi, je me fie à un témoignage aujourd'hui où on nous a dit: On a déjà une liste de gens qui nous disent qu'ils vont effectivement poursuivre. Moi, je prends acte de ça puis je me dis: Il y a l'air d'en avoir quelques-uns.

Maintenant, ceci dit, lorsque cette immunité prendra fin, est-ce qu'il faut qu'il ne se passe rien puis que tout le

monde se garroche devant les tribunaux ou est-ce qu'il peut y avoir cette espèce de processus qui, dans ce cas-là, ultimement, pourrait aller jusque devant les tribunaux? Parce que, là, à ce moment-là, l'immunité serait levée, là.

M. Bélanger (Michel): ...

La Présidente (Mme Doyer): Pardon, Me Bélanger. Une courte intervention, puis on va terminer.

M. Bélanger (Michel): D'accord. Je pense que tout ce qu'on cherche, c'est de trouver un mécanisme permettant aux gens de s'asseoir à la même table pour arriver à des solutions. Dès lors que les solutions vont être trouvées, il n'y aura pas de conflits, il n'y aura pas de poursuites. Je vous dirais qu'un recours collectif, le P'tit-Train-du-Nord, ça a pris sept ans. Il n'y a personne... Moi, j'en fais, du recours collectif, je ne m'engagerais pas dans un recours sachant que, dans six mois, un an, il n'y en aura plus, de problème, parce qu'il y aura une piste de contournement, les gens... Et la solution, c'est d'arriver à... Et ça fait six ans qu'on aurait dû y arriver. Et probablement, je vais vous dire, c'est peut-être parce qu'il y a une immunité qu'on n'est pas pressé d'y arriver aussi.

M. Girard (Jean-François): Vous avez mentionné, vous avez dit: Moi, je ne suis pas le tribunal, je ne veux pas juger d'avance. Mais, en maintenant l'immunité, c'est exactement ce que le législateur ferait, c'est préjuger d'avance que les citoyens devront subir le conflit d'usage, subir l'externalité.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Me Girard, Me Bélanger, merci beaucoup de votre contribution à nos travaux.

Et, compte tenu qu'il est maintenant 18 heures, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 3)