



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le mercredi 10 novembre 2010 — Vol. 41 N° 85**

Consultations particulières sur le projet de loi n° 121 — Loi  
visant à améliorer la cohabitation entre les riverains de  
sentiers et les utilisateurs de véhicules hors route  
ainsi que la sécurité de ces utilisateurs (2)

**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](http://www.assnat.qc.ca)

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

## Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 10 novembre 2010 — Vol. 41 N° 85

### Table des matières

Auditions (suite)	1
Bombardier Produits récréatifs inc.	1
Conférence régionale des élus des Laurentides (CRE des Laurentides)	9
Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ)	18

### Intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente  
M. Guy Ouellette, président suppléant

M. Norman MacMillan  
M. Pierre Reid  
M. Stéphane Bergeron  
M. Nicolas Girard  
M. Etienne-Alexis Boucher  
M. Claude Cousineau  
M. Janvier Grondin  
M. Jean-Paul Diamond  
M. Marc Carrière

- \* M. Pierre Pichette, Bombardier Produits récréatifs inc.
- \* M. Michel Lauzon, CRE des Laurentides
- \* Mme Julie Kennedy, idem
- \* M. Pierre Charbonneau, FQCQ
- \* M. Danny Gagnon, idem
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 10 novembre 2010 — Vol. 41 N° 85

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 121 — Loi visant à améliorer la cohabitation entre les riverains de sentiers et les utilisateurs de véhicules hors route ainsi que la sécurité de ces utilisateurs (2)**

*(Onze heures vingt-quatre minutes)*

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

La commission est réunie afin de poursuivre les consultations particulières et auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 121, Loi visant à améliorer la cohabitation entre les riverains de sentiers et les utilisateurs de véhicules hors route ainsi que la sécurité de ces utilisateurs.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

**Le Secrétaire:** Oui, Mme la Présidente. Mme Ouellet (Vachon) est remplacée par M. Cousineau (Bertrand).

**Auditions (suite)**

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Alors, je veux accueillir les gens de Bombardier, véhicules récréatifs... Produits récréatifs. Je crois que nous accueillons M. Pierre Pichette et Mme Caroline Émond. Alors, vous avez... peut-être vous présenter vous-mêmes, avec vos titres par rapport à l'entreprise. Et je veux vous dire que vous avez 15 minutes pour faire votre présentation avant l'échange avec mes collègues parlementaires, M. le ministre et les gens qui sont députés, aussi. Alors, bienvenue en commission. À vous la parole.

**Bombardier Produits récréatifs inc.**

**M. Pichette (Pierre):** Merci, Mme la Présidente, et bonjour tout le monde, M. le ministre, M. Girard. Membres de la commission, permettez-moi tout d'abord de me présenter: mon nom est Pierre Pichette, je suis vice-président Communications et affaires publiques chez BRP, et je suis accompagné de ma collègue Caroline Émond, notre conseillère principale en affaires publiques.

À titre de manufacturier de motoneiges et de véhicules hors route basé au Québec, il nous fait plaisir de vous présenter, le 10 mars dernier, l'évolution... il nous a fait plaisir de vous présenter, le 10 mars dernier, l'évolution de la situation depuis notre comparution devant la commission, en 2006. Par souci d'efficacité, je vous référerai à nos mémoires déposés devant la commission parlementaire le 10 mars 2010, le 9 mars 2006 et lors de la consultation publique, le 30 juin 2005, pour plus de détails sur notre entreprise, notre point de vue et nos engagements.

Aujourd'hui, donc, je vais en profiter pour vous présenter notre point de vue sur le projet de loi n° 121 et répondre à vos questions. Dans un premier temps, nous voudrions féliciter la commission pour son rapport de juin 2010. Nous tenons aussi à souligner le travail du ministre M. MacMillan qui a réussi, avec le projet n° 121, à trouver un compromis que nous croyons équilibré.

Nous apprécions l'appui à l'industrie des VHR tant de la part du ministre du MTQ que des partis de l'opposition. Il est réconfortant de voir qu'il y a consensus sur les retombées économiques et sociales, la pratique des véhicules hors route au Québec et un désir d'assurer une pratique durable des VHR.

BRP supporte l'adoption du projet de loi n° 121, et nous profitons des quelques minutes qui nous sont allouées pour faire quelques commentaires. Parlons du moratoire. Nous appuyons la solution proposée de prolonger le moratoire tout en fournissant un mécanisme de règlement des différends. Nous partageons l'objectif de permettre aux différents acteurs de trouver une solution mutuellement acceptable et ainsi favoriser la cohabitation entre les utilisateurs de VHR, les citoyens et les partenaires commerciaux.

Nous vous rappelons toutefois que, lors de notre dernier témoignage, et nous avons insisté sur une exemption permanente afin d'assurer la stabilité et d'encourager les investissements en infrastructures — et je ne reviendrai pas sur ce que j'ai déjà dit, ça a été consigné déjà — nous avons recommandé l'introduction de l'immunité, toutefois, permanente, tel qu'accordée à l'article 79.7 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.

À notre avis, encore une fois, la pérennité du réseau des sentiers VHR nécessite une solution claire et surtout prévisible pour toute le monde. L'industrie de la motoneige ne pourra pas être prospère sous la menace constante de fermeture des tronçons de sentiers. Les investissements en infrastructures et développement touristique demandent un certain niveau de permanence comme dans tout contexte d'affaires. Il est important de donner aux citoyens toutefois l'opportunité de soulever leurs préoccupations, mais il est aussi important de trouver une solution et éviter ainsi l'épée de Damoclès des poursuites en justice qui pourraient remettre en question le principe de la permanence. La prolongation du moratoire jusqu'en 2017 est donc un bon compromis qui va donner le temps aux divers intervenants de trouver les solutions à long terme.

Pour ce qui est des technologies, nous sommes heureux de voir, à l'article 8 du projet de loi, une reconnaissance de la motorisation deux-temps à injection directe. Nous comprenons que cet article a pour objectif le retrait des véhicules d'ancienne technologie. Afin d'en faciliter l'application, le gouvernement pourrait encourager l'achat de véhicules munis de moteurs quatre-temps et deux-temps de nouvelle technologie. Nous rappelons notre proposition de créer un programme d'incitatifs à la casse et l'achat de nouvelles technologies ou, comme l'a proposé l'Association des motoneigistes du Québec, de créer un crédit d'impôt pour encourager l'achat des véhicules hors route de nouvelle technologie. La désignation de technologies spécifiques dans un projet de loi avec une mise en oeuvre dans 10 ans ne tient malheureusement pas compte de l'évolution technologique qui surviendra inévitablement entre maintenant et 2020. Il faudrait peut-être donner l'autorisation au ministre de reconnaître d'autres technologies, par arrêté

ministériel plutôt que par règlement, afin de simplifier le processus.

Tout comme ISMA, l'Association internationale des manufacturiers de motoneige, nous avons une préoccupation quant aux impacts de cet article sur les touristes américains et canadiens qui n'utilisent pas de motoneige de location. Il faudrait envisager une certaine flexibilité pour les visiteurs. Il faudrait aussi éviter d'isoler le Québec des provinces et les États limitrophes afin de ne pas provoquer le départ de nos motoneigistes pour des destinations où les technologies de motoneiges et VTT ne seraient pas réglementées.

Augmentation des amendes. Nous avons souligné à plusieurs reprises les problèmes causés par le comportement illégal de certains utilisateurs. Nous appuyons donc l'augmentation des amendes.

Alors, je conclurai en vous rappelant nos conclusions du mois de mars: la consommation d'essence et les émissions sonores ont été réduites substantiellement dans les 15 dernières années. Tous les manufacturiers continuent de faire évoluer les technologies. Les VHR sont importants pour les économies régionales, tant ici qu'ailleurs au pays et ailleurs dans le monde. La survie des VHR passe par la pérennité des sentiers, et la pérennité des sentiers doit être assurée par une immunité permanente.

Alors, nous sommes prêts à répondre à vos questions, et merci de votre attention.

● (11 h 30) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci beaucoup, M. Pichette, Mme Émond. Alors, la parole est au ministre. M. le ministre, pour un échange de 22 minutes.

**M. MacMillan:** Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. Pichette, Mme Émond, bienvenue. Il me semble que ça ne fait pas longtemps que vous étiez à la même place, puis on discute encore de la même chose, une deuxième consultation pour notre projet de loi, les véhicules hors route.

Je vais aller au point directement, M. Pichette. Je me rappelle bien, la dernière fois, à la consultation, qui m'avait frappé... Quand on parle d'immunité, hier, on a eu la visite du Barreau. Je n'ai pas à vous rappeler qu'est-ce qu'ils pensent de notre immunité, c'était clair et précis ce matin dans les journaux. Mais ça ne veut pas dire... Comme j'ai dit à ces gens-là hier, je suis impressionné par les avocats, mais ça ne veut pas dire que je suis d'accord avec eux, qu'est-ce qu'ils ont dit hier, parce que ça touche les 14 400 emplois et un paquet de retombées économiques dans toutes les régions du Québec, mais il faut aussi parler de notre fleuron, Bombardier, au Québec.

J'aimerais vous entendre, la menace que ça peut... Cette menace constante que vous mentionnez qui... Je pense que... Et j'espère que les gens de l'opposition vont nous écouter, là, à votre réponse, parce que je pense c'est le point le plus important dans tout ça, là, dans tout notre projet de loi, c'est cette menace constante qu'ont votre compagnie, les autres compagnies, les pratiquants, si on peut se permettre de prendre ce mot-là, les... ceux qui c'est leur loisir, en VTT et en motoneige. J'aimerais vous entendre sur cette menace, à tout bout de champ, qu'on est obligés de revenir puis là de discuter de cette immunité-là pendant que... on sait bien que les retombées économiques sont énormes pour les régions du Québec, et votre compagnie surtout.

Alors, monsieur, j'aimerais vous entendre là-dessus, parce que c'est un point qui est majeur, qui est majeur,

majeur, dans tout ce projet de loi là, c'est cette menace-là qui pend au-dessus de n'importe quel gouvernement, que ce soit nous ou d'autres qui étaient là et qui vont être là, c'est obligé de revenir à tous les quatre, cinq ans. Alors, il faut... faut vraiment faire comprendre aux gens, c'est qu'on ne veut pas enlever cette quiétude-là, cette tranquillité-là aux riverains, mais quand même on veut conserver ce loisir-là pour les gens du Québec et la visite qu'on a à toutes les années, dans le développement touristique.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Pichette.

**M. Pichette (Pierre):** Merci, Mme la Présidente. Écoutez, au mois de mars dernier, quand on a témoigné ici, on a parlé toujours, en tout cas on a insisté, j'ai essayé d'insister un peu sur le contexte d'affaires et la nécessité pour les gens d'affaires, les gens qui en bénéficient, d'être dans un milieu prévisible. Quand on peut prévoir ce qui vient, quand on sait ce qui se passe, on peut se permettre d'investir, ça fait partie du risque à calculer. Quand on se retrouve dans des situations où la visibilité de ce qui va se passer dans l'avenir n'est pas là, alors il est évident qu'il n'y a personne qui va mettre la main dans ses poches en disant: Bien, moi, je veux continuer à faire cette business-là, je veux continuer à faire ci, je veux continuer à faire ça.

Je vous avais donné l'exemple de l'hôtelier... Puis je vais faire la différence, si vous me permettez, entre BRP et les gens qui sont dans les régions au Québec ou ailleurs au Canada, parce que BRP est une société transnationale, le marché du Québec est important, mais on exporte ailleurs, on est une société extraordinairement diversifiée. Le Québec est important, mais ce n'est pas le seul endroit où on fait affaire. Dans une région, que ce soit les Cantons-de-l'Est, d'où on vient, ou que ce soit dans le Nord-du-Québec ou ailleurs, la motoneige, les véhicules hors route, au cours des dernières 50 années, sont devenus des facteurs de développement économique, des facteurs d'activité économique qui existent et qui sont là, présents, et qui parfois, dans certains villages, certaines communautés, sont assez uniques et qui permettent, pendant une période de l'année, de faire des choses. Les gens qui font des affaires dans ces régions, que ce soit le dépanneur, que ce soit le garagiste, que ce soit l'hôtelier, le restaurateur, ces gens-là vivent en grande partie de ça et ces gens-là, comme tous gens d'affaires, toutes genres d'affaires, que ce soit BRP, à un niveau beaucoup plus grand, nous, ce qui est important, c'est de prévoir. Les gens d'affaires doivent être en mesure de prévoir pour se permettre de mettre la main dans leur poche pour investir, investir dans ce qu'ils font, et tout ça.

Je reviens à ce que vous disiez, M. le ministre, quand il y a une épée de Damoclès qui fait en sorte qu'il est difficile d'avoir de la visibilité sur ce qui s'en vient, bien évidemment on a un problème. Puis je vous dirai qu'on n'a pas besoin d'aller loin pour voir une expérience qui est... que nous venons de vivre. Nous venons de vivre une crise économique sans précédent, qui est arrivée à brûle pourpoint, dans l'espace de quatre mois. Tout le monde s'est fait prendre. On n'avait pas de visibilité.

Alors, inutile de vous dire que les gens, nous, les autres entreprises, quand on sort de ce genre de crise là, maintenant on a pris des résolutions pour s'assurer qu'on posera des gestes quand on aura de la visibilité. Alors, c'est la même chose pour les plus petites gens dans des endroits où les économies sont... Et les économies, souvent,

dans ce genre de région là, est assez monolithique, hein, dans le sens qu'il y a quelques petites initiatives, mais c'est tout.

Alors je reviens sur le principe de la visibilité, le principe de la... si vous voulez, de la permanence, de comprendre dans quel contexte on est. Et ça, pour moi, que le réseau devienne permanent et qu'il soit incrusté, si vous voulez, dans l'infrastructure québécoise, à mon avis, c'est un incontournable pour faire croître ce business-là.

**M. MacMillan:** Juste...

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Oui, allez-y.

**M. MacMillan:** Mme la Présidente, juste pour vous rassurer, M. Pichette, c'est que, une fois que le projet de loi, j'espère, qu'il va être accepté unanimement et dans cette session ici, le premier geste qu'on veut poser, c'est qu'on veut regarder la possibilité, pas regarder, mais on va annoncer un projet-pilote pour la Trans-Québec, en ciblant une région pour commencer. On n'a pas décidé encore, on ne dévoilera pas ça aujourd'hui, mais, quand même, il va y avoir des actions qui seront faites immédiatement dans le but, dans le but qu'à un moment donné on pourrait vraiment avoir cette permanence-là puis être capable d'enlever l'immunité dans le projet de loi.

Une deuxième question, et ma dernière pour moi, je vais passer... J'aimerais que vous me parliez des nouvelles technologies. On a parlé de 10 ans, dans le projet de loi, M. Pichette. J'aimerais ça vous entendre, qu'est-ce que vous en pensez, de ça. Est-ce qu'il y aurait moyen, au bout de la ligne, que ça serait moins longtemps que 10 ans?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Pichette.

● (11 h 40) ●

**M. Pichette (Pierre):** Mme la Présidente, M. le ministre, BRP, on a des technologies qui sont disponibles dans le marché maintenant, et que, si on pouvait maintenant, aujourd'hui — c'est déjà fait, c'est là, hein, technologie E-TEC, 600 E-TEC, technologie Ace, au niveau des capteurs, dans les motoneiges — si on voulait, on pourrait vendre, mettre à la disposition de tous les utilisateurs cette technologie-là. Est-ce que c'est raisonnable? Ça, c'est une autre chose. Parce que, pour nous, BRP et le restant des manufacturiers, on travaille fort sur l'évolution des technologies. J'en ai parlé, vous avez des présentations que j'ai faites au mois de mars dernier, tout est là. On continue de faire ces investissements-là, on continue de faire évoluer tout ça. Il y a une chose qui nous tient à coeur, c'est le marché. Les gens qui ont acheté des technologies différentes l'an dernier, parce qu'il y a quand même moult technologies disponibles, il y a une personne qui a obligé une personne d'utiliser une technologie x, y, z, parce que les conditions du marché sont telles qu'elles sont.

Alors, quelqu'un qui a investi 10 000 \$, 12 000 \$ l'année dernière et qu'on viendrait l'obliger, demain matin ou dans deux ans, de changer son véhicule... Premièrement, quand vous achetez une voiture, tous et chacun d'entre nous achetons des voitures, et, chaque fois, on réfléchit à la valeur de revente. On achète une voiture souvent en fonction de son comportement, ses qualités et sa valeur de revente. À partir du moment où il y aura une obligation, d'ici deux ans ou trois ans, de dire: Cette motoneige ou ce VTT là, dans trois ans, ne pourra plus être utilisé, le propriétaire vient de perdre sa valeur de revente.

Alors, est-ce que c'est équitable? Je vous dirai que, dans notre livre à nous, non. Et, en plus de ça, ce qui nous intéresse, chez BRP, c'est de faire croître la tarte. On veut que les gens viennent de plus en plus pratiquer ce sport-là, hein, que ce soit ici ou ailleurs dans le monde. Dans la mesure où on découragera les gens en leur disant: La technologie que vous avez achetée l'année dernière ne sera bonne que pour deux ans encore et ce sera terminé, ou cinq ans et ce sera terminé, on va provoquer des réactions, les gens vont dire: Bien, moi, je sors du négoce et je m'en vais. Alors, voilà. Alors, les petits villages, les pistes, les ci, les ça qui vivent de ça vont être très affectés de tout ça.

Alors, pourquoi 10 ans? Pourquoi on a dit: On est d'accord avec 10 ans? Le ministère des Transports a évalué lui-même que la durabilité moyenne d'une motoneige ou d'un VTT était de 10 ans. Alors, quand on a vu cette proposition-là, on a dit: Bon, bien, oui, à l'intérieur de 10 ans, en fonction de la vitesse à laquelle les technologies changent, les gens vont être amenés à changer leurs véhicules. Mais il faut quand même être raisonnables sur la période. Et, pour nous, 10 ans nous semblait adéquat.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, alors...

**M. Pichette (Pierre):** Merci.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le ministre. Alors, nous allons aller au député d'Orford. M. le député d'Orford.

**M. Reid:** Merci, Mme la Présidente. M. Pichette, lorsque vous êtes venu, au printemps, je pense que tous les membres de la commission ont été impressionnés par le portrait que vous nous avez dressé de la scène internationale par rapport à l'industrie de la motoneige. Et, vous ne l'avez peut-être pas dit dans ces termes-là, mais ce qu'on a compris, c'est que le regard des pays nordiques où il y a des potentiels effectivement de pratiquer la motoneige était tourné vers le Québec, par rapport à ce qu'on est en train de faire et que ce que nous ferons aura sans doute un impact, c'est ce qu'on a compris, sur la réglementation qu'il y aura en Russie, dans les marchés émergents, qui vont très vite, comme dans la plupart des pays nordiques. Et cet impact-là peut être négatif ou positif au sens de la réglementation, mais aussi peut être négatif ou positif quant à la croissance ou à une décroissance potentielle du marché mondial de la motoneige. Et, BRP étant une multinationale basée au Québec, BRP, évidemment, est soumise à ces croissances, décroissances-là, et ça veut dire, en termes de l'emploi au Québec, ça veut dire, en termes du succès de l'entreprise québécoise BRP, évidemment ça a un impact aussi.

Donc, autrement dit, ce que nous faisons, ce que nous discutons ici, le projet de loi dont nous parlons a... par ce biais-là, on a compris que ça avait un impact sur l'avenir de l'industrie et donc sur l'avenir de nos entreprises qui sont dans ce... et au premier titre, évidemment, BRP. Alors, j'aimerais que vous nous, peut-être, repreniez cette toile de fond et que vous nous reparliez et que vous me commentiez la mouture actuelle du projet de loi, avec les commentaires que le ministre a faits peut-être, et dans ce contexte-là.

Autrement dit, vous nous avez fait des mises en garde, vous nous avez donné certains éléments relativement à ça. Est-ce que vous pourriez nous reprendre cette toile

de fond là, votre présentation... très intéressante, et de nous commenter la mouture actuelle du projet de loi, dans ce contexte donc où les pays nordiques la regardent et vont la regarder et vont prendre eux-mêmes leurs conclusions, enfin seront influencés par ça?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Pichette.

**M. Pichette (Pierre):** Mme la Présidente, merci. Écoutez, c'est fort intéressant de parler de ce genre de choses là, hein? Quand on est venus, au mois de mars dernier, on a parlé de la motoneige, on a parlé de l'exercice que nous faisons, nous, pour aider les Russes à développer, par exemple, l'infrastructure des sentiers, que le modèle québécois et le modèle finlandais, que nous connaissons particulièrement bien, nous avons espéré pouvoir, en tout cas, conseiller les gens là-bas sur la façon de développer des sentiers, et tout ça. Ça reste vrai. Les gens continuent à travailler. Je disais à des gens tout à l'heure qu'on retourne faire un peu de motoneige en Finlande en février, on va aller voir comment les choses ont évolué, et en Russie.

Je vais aller plus loin, je vais aller plus loin. Vous êtes tous au courant de l'exercice que nous avons fait chez BRP et avec la Société de l'assurance automobile du Québec sur le permis de conduire pour l'utilisation de notre Canam Spyder Roaster. Caroline, qui est très, très impliquée dans tout ça, témoignera du fait que nous avons maintenant le modèle québécois que nous avons présenté à l'Union européenne, que nous avons présenté à l'Allemagne, que nous avons présenté à la France, que nous avons présenté à l'Espagne, que nous avons présenté à l'Italie, que nous avons présenté à l'Angleterre, que nous allons présenter très bientôt à la Russie, qui nous le demande, d'ailleurs.

Donc, ce qui se fait ici ne se fait pas à huis clos, hein? Les communications existent ici, mais elles existent ailleurs, hein? Le monopole de la neige, on ne l'a pas, le monopole des autoroutes, on ne l'a pas non plus. L'Australie nous fait des demandes dernièrement sur le principe que nous suivons pour le développement des sentiers de VTT. Alors, on va travailler certainement avec les gens d'ici pour voir si le modèle québécois peut être appliqué là-bas.

Alors, pour nous, ce sont des opportunités extraordinaires comme, évidemment comme fabricant, hein, on est très intéressés dans tout ça, mais on est très intéressés de l'évolution du monde des VHR au Québec, parce que c'est devenu, de plus en plus, un modèle, hein, puis on n'est pas timide de l'exporter non plus parce qu'on pense qu'il fonctionne. Est-ce qu'il est parfait? Il n'est pas parfait; c'est sûr qu'il faut travailler à le faire évoluer, et tout ça, mais il est certainement un modèle qui est reconnu un peu partout dans le monde.

Ça fait qu'on va continuer. Puis, écoutez, on n'a pas commencé avec la Chine encore, parce que les cultures ne sont pas là. On n'a pas commencé avec l'Inde. On vient de faire une tournée au Brésil, où les gens nous disent: On aimerait vous entendre sur les VTT. Comment on fait pour structurer un peu tout ça puis comment on fait pour pouvoir en profiter mais de bonne façon?

Donc, je vous dirai que le monde... le monde, quand on regarde la carte mondiale des produits de sports motorisés, et on regarde où nous sommes comme entreprise, et où le modèle est en termes d'évolution, il y a beaucoup de place. Il y a beaucoup d'opportunités, et il y a beaucoup

d'opportunités pour continuer à développer des produits ici, les fabriquer ici, et c'est pour ça qu'on s'est donné des... comme BRP, qu'on s'est donné des outils de travail. Le Centre de technologies avancées qu'on a fait à Sherbrooke, ce n'est pas pour rien; le Centre de design et d'innovation qu'on a fait à Valcourt, ce n'est pas pour rien non plus. On a fait la même chose en Autriche parce que les marchés européens sont très importants pour nous, hein. Et, les marchés européens, en termes de réglementation, qui regardent ce que nous faisons ici, par exemple au niveau du permis de conduire Spider, il faut savoir que dans le monde entier, quand on va en Afrique, quand on va en Amérique du Sud, quand on va en Asie et qu'on demande aux gens locaux: Quel est votre modèle d'imposition en termes de réglementation? la grande majorité du temps, on nous dit: C'est les Européens. Alors, que les Européens nous regardent en nous disant: On aime bien votre modèle Spider et ce que vous avez pu faire avec la Société d'assurance automobile, bien il y aura d'autre monde qui regarderont ça.

Alors, écoutez. On parle sur plusieurs années, mais on est ici pour ça. On est ici... on va tous passer, puis il y en a d'autres qui vont rester, puis on espère établir des bases qui se tiennent, et des bases solides qui vont faire en sorte que ça, ça sera reconnu, et encore pour longtemps, au bénéfice des gens d'ici.

**La Présidente (Mme Doyer):** Et alors je donnerais la parole au député de Chomedey. M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci, Mme la Présidente. M. Pichette, Mme Émond, effectivement, ça fait seulement quelques mois, c'était intéressant, c'est encore très intéressant aujourd'hui, parce que ça nous donne une vision un peu plus grande de... juste les frontières du Québec... du monde en pleine évolution qu'on a et de la demande touristique qu'on a pour le Québec, mais aussi d'importations potentielles, d'exportations potentielles, et on est vraiment dans un principe de mondialisation intéressant.

Je veux revenir sur votre mémoire, puis vous allez m'aider à préciser certaines choses, parce qu'hier on a entendu des gens par rapport aux heures de circulation, et c'était un non catégorique. Vous mettez des bémols, à la page cinq de votre mémoire, en disant: Ce serait important que dans le projet de loi on respecte encore plus tout l'aspect résidence, puis la proximité des résidences, puis les endroits où il peut y avoir une nuisance, mais vous nous suggérez aussi de penser à toutes les situations d'urgence. Et, pour vous, ce sera ma première question, vous voyez ça inclus dans le projet de loi, les autorisations pour... tout ce que vous mentionnez à votre page 5, là: les fins exceptionnelles, mesures d'urgence, évacuation de personnes, etc.? Vous voyez un intérêt à ce que ce soit spécifiquement indiqué dans le projet de loi?

● (11 h 50) ●

**M. Pichette (Pierre):** Écoutez, «spécifiquement indiqué», je vous dirais que, si on est... On est des humains, là, hein? Puis je vois mal comment on pourrait refuser l'utilisation d'un sentier dans les heures qui ne sont pas permises si quelqu'un est blessé, si quelqu'un a besoin d'aide; je pense que c'est supra à n'importe quel intérêt, là. Je ne voudrais pas entrer dans des détails, de dire: Il faut absolument qu'on caractérise à l'intérieur de la loi telle chose ou telle autre chose. Ce n'est pas dans ce sens-là. Je pense qu'il y a des réalités qui sont ce qu'elles sont, hein? Ce n'est pas...

Maintenant, on comprend très bien que, dans des zones densément peuplées... Et le projet de loi le respecte, le projet de loi dit: Écoutez, dans telle région, bien ça, on pourra continuer à travailler sans problème, à faire l'utilisation de ces véhicules-là 24 heures par jour. Dans d'autres endroits, bien là, on va limiter ça entre minuit et 6 heures, et on laissera à la discrétion des gens locaux la possibilité de prendre des décisions et d'adapter aux réalités locales la réglementation. Alors, pour nous... et je ne voudrais pas me... je ne suis pas un spécialiste dans la mise sur pied ou l'écriture des lois, là, je ne voudrais pas entrer là, j'ai assez de véhicules, ça va être suffisant, donc, mais je me dis qu'il y a certainement le bon sens qui va prévaloir, peu importe ce que la loi dira, hein! Je pense que tout le monde autour de la table, ici, serait un peu offusqué d'entendre parler que les autorités locales ont décidé que, si un tel ne pouvait pas passer avec sa motoneige ou son VTT parce qu'il est 12 h 15 et que, malgré que le fait qu'il y ait quelqu'un qu'il transporte sur un trailer parce que ces gens-là sont malades... En tout cas, je... Mais c'est pour ça que la spécification, pour moi, ce n'est pas... c'est une question de bon sens.

**M. Ouellette:** Ma deuxième question, M. Pichette, on va aller... parce qu'on en avait parlé lors de votre passage, des modifications aux machines, aux véhicules, aux motoneiges, aux VTT. On augmente... C'est-à-dire, on a une proposition, dans la loi, d'augmenter les amendes. Est-ce que c'est assez? Là, c'est 100 \$, on va augmenter ça à 250 \$, c'est-u assez, ou il faudrait peut-être penser même à ce que les véhicules modifiés, pour toutes sortes de raisons, toujours d'une question de nuisance ou une question de respect des citoyens, respect dans la circulation, des résidences ou autre chose, on devrait-u penser à ce que l'amende soit plus élevée, peut-être même penser à une saisie de véhicule, si les gens se promènent avec des véhicules modifiés? Je veux vous entendre là-dessus. Je comprends que, là, vous êtes... je ne vous dirai pas «en conflit d'intérêts», là, parce que les véhicules qui sortent de chez vous sont parfaitement conformes à. Mais, en partant du moment où on décide de les modifier, pour toutes sortes de raisons, dans la catégorie des 10 % des gens qui suivent peut-être un peu moins les lois, je veux avoir votre avis. Vous nous avez donné votre avis très librement sur beaucoup de sujets, je veux entendre votre avis là-dessus, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Vous allez me faire un exploit.

**M. Pichette (Pierre):** Oui?

**La Présidente (Mme Doyer):** En 30 secondes.

**M. Pichette (Pierre):** Oh! Madame, vous m'en demandez beaucoup, mais je vais... je vais... 30 secondes! Écoutez, tous nos produits sortent de la ligne d'assemblage de Valcourt conformes, et on investit des sommes énormes pour faire en sorte qu'ils sont conformes. Alors, qu'il y ait des gens qui viennent les rendre non conformes et, en plus de ça, les rendre, d'un point de vue environnemental, que ce soit émissions sonores ou autre, non conformes, et surtout au détriment d'une ambiance paisible de la population, je dois vous avouer que ça ne nous rend pas

heureux, hein? Et, s'il y a des possibilités de prendre des mesures, on ne sera pas contre ça.

Maintenant, ce n'est pas à BRP de décider si ça vaut 100 \$ ou 250 \$ ou 1 000 \$. Je suis très, très, très candide dans ma réponse, mais, nous, on travaille fort et on investit pour rencontrer les lois. Alors, quand je suis assis dans un camp de chasse et j'entends des motoneiges qui ont été modifiées et qui arrivent, à 3 heures du matin, avec un vacarme énorme, je ne suis pas très heureux.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Pichette. Alors, c'est clair, votre réponse. On va passer à M. le député de Verchères.

**M. Bergeron:** Alors, merci, Mme la Présidente. Dans un premier temps, j'aimerais remercier mon collègue de Gouin, qui est notre porte-parole en matière de transports, de me permettre de prendre la parole immédiatement, parce que, étant vice-président de la Commission de l'économie et du travail, j'ai une séance de travail justement à midi. Alors... Mais soyez rassurés, chers collègues, je reviens cet après-midi. Mais, quoi qu'il en soit, je veux d'entrée de jeu saluer M. Pichette, Mme Émond. C'est un plaisir de vous retrouver ici, et je me permets d'entrée de jeu de réitérer toute l'admiration que j'ai pour votre entreprise — vous constituez un porte-étendard extraordinaire pour le Québec au-delà de ses frontières — vous exprimer mon admiration pour la qualité de la présentation que vous nous aviez faite au printemps dernier.

Et je vais poursuivre en disant que vous avez amorcé votre présentation aujourd'hui en saluant les membres de la commission pour le rapport qu'ils ont produit en juin. Vous aviez l'air plutôt satisfait de ce rapport. Je me permets de vous signaler que ce rapport évoquait le fait que certains membres de la commission étaient très mal à l'aise avec l'idée du maintien de l'immunité, avec l'idée même qu'on puisse imposer cette immunité, et pas besoin d'être grand clerc pour savoir quels membres de la commission avaient exprimé ce malaise, malaise qu'a réitéré notre collègue de Gouin et porte-parole en matière de transports hier dans ses remarques préliminaires.

Et vous nous aviez indiqué, vous, au mois de mars dernier, que vous souhaitiez que cette immunité soit permanente. Nous vous avions indiqué, au mois de mars dernier, que nous souhaitions qu'elle soit tout simplement levée. La commission a cherché à trouver une espèce de *modus operandi* à travers ces deux exigences un peu opposées, si je peux me permettre l'expression. Est-ce que le *modus operandi* était le bon? C'est la question à laquelle cette commission va devoir répondre à la suite de ces audiences publiques. Quoi qu'il en soit, vous avez de nouveau plaidé aujourd'hui pour la permanence, la pérennité des sentiers de motoneiges, en mettant l'emphase, principalement pour assurer cette permanence, assurer cette pérennité, sur l'immunité.

Or, j'aime à rappeler que cette idée d'une permanence, d'une pérennité des sentiers, jusqu'à un certain point, constitue une chimère, dans la mesure où il faut reconnaître qu'une bonne partie de ces sentiers n'existent que par le consentement volontaire de propriétaires qui acceptent de céder une partie de leurs terrains pour permettre le passage de ce sentier. Or, l'année dernière, les gens sont venus nous dire très clairement, le printemps dernier, en fait sont venus nous dire très clairement qu'ils ne

souhaitaient pas, justement parce que c'est un consentement volontaire, qu'on leur impose un sentier permanent.

Alors, quand vous nous parlez du fait que, pour les milieux des affaires, ça prend une certaine prévisibilité, j'ai deux commentaires à formuler par rapport à ça. La non-prévisibilité des sentiers ne dépend pas que du fait qu'il y ait ou non une immunité, elle dépend du bon vouloir des propriétaires, qui acceptent ou non de céder pour une année, deux années, 10 ans, une partie de leurs terrains pour permettre le passage des motoneiges. À partir du moment où, immunité ou non, un propriétaire décide que, cette année, je ne le donne pas, le consentement, bien là on est Gros-Jean comme devant, il faut passer ailleurs.

Donc, l'immunité ne règle pas tout. Et, quand à l'immunité elle-même, moi je comprends que le milieu des affaires veuille qu'on leur assure l'environnement le plus sécuritaire possible, le plus prévisible possible, le plus stable possible pour pouvoir faire des affaires, mais les règles doivent être les mêmes pour toutes les catégories d'industries. L'État n'a pas à se substituer et dire: Pour telle catégorie d'industries, nous allons assurer une sécurité absolument sans faille, nous allons assurer une prévisibilité, nous allons assurer une stabilité qu'on n'assure pas pour les autres secteurs. Parce que, si on le fait pour un secteur économique, il se peut bien que l'année d'après, ce soit un autre secteur économique, puis ensuite un autre secteur économique qui vienne nous demander la même chose.

Or, dans un État de droit, les citoyens jouissent de droits garantis par la Constitution, par la charte québécoise des droits et libertés, et un parlementaire, lorsqu'il décide de suspendre ces droits — puis on a vu, ces derniers temps, un discours, là, absolument pathétique de la part du premier ministre comme quoi, là, sur la loi n° 103, on ne pouvait pas suspendre les droits des citoyens pour permettre la protection de la langue française, mais, pour la pérennité des sentiers, ça, on n'a pas de problème avec ça. Alors, on a évidemment, comme parlementaires, à réconcilier nos principes avec les objectifs qu'on poursuit. Vous avez, puis j'en viens à ma question, vous avez d'entrée de jeu signalé que vous étiez d'accord avec le rapport, d'accord avec le projet de loi, mais avez malgré tout précisé que ce que vous souhaitiez, c'est la permanence de l'immunité. Alors, comment réconcilier ce discours apparemment contradictoire par rapport à l'évaluation que vous faites du projet de loi n° 121?

● (12 heures) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Pichette.

**M. Pichette (Pierre):** Merci, M. Bergeron. Je vous rappellerai que, quand j'étais ici, au mois de mars, j'avais dit aussi, puis je n'ai pas tous les mots, là, mais je me rappelle que j'avais dit: On parlait d'immunité parce que c'était ce qui venait dans la réglementation, c'était le langage que les gens avaient employé.

J'avais aussi dit que nous étions en faveur des droits des gens, qu'on insistait sur le fait que ce n'était pas une question d'enlever des droits pour le plaisir d'enlever des droits, que BRP s'élevait au-dessus de la mêlée en disant: Bien, parce que c'est notre industrie ou qu'on en est très près, qu'on devrait enlever ces droits-là, il y en est pas question, ce n'est pas ça. Si la solution se trouve ailleurs, M. Bergeron, tant mieux! Il n'y a personne qui m'a démontré, pour l'instant en tout cas, que la situation se trouve ailleurs... que la solution se trouve ailleurs. Alors, si la solution se trouve ailleurs, bien, tant mieux! et on en sortira

tous gagnants, n'est-ce pas? Ça n'empêche pas, on pourra en parler, on pourra discuter là-dessus, sur ce principe-là, pendant des années, ça n'empêche pas que les gens qui sont affectés le seront toujours si la situation n'est pas prévisible.

Maintenant, si la solution n'est pas l'immunité, bien, tant mieux! Comme ça on retrouve nos droits et on règle le problème de ces gens-là. Si la solution se trouve dans l'immunité pour permettre aux gens de discuter pour arriver à une solution, ce qu'on a fait dans les quatre ou cinq dernières années, sans pouvoir y arriver, puis là on propose qu'on y aille encore six années pour voir si on peut y arriver, bien, écoutez, tant mieux, hein, parce que ça va permettre aux gens de travailler sans avoir une menace d'une épée de Damoclès. Mais il ne faut pas croire que BRP est contre les droits des individus et qu'on... c'est la seule solution.

J'ai aussi dit que, nous, on n'était pas des spécialistes en législation et en tout ça. On comprend la nécessité de respecter les droit des gens, on comprend aussi que la prévisibilité, je m'excuse, mais c'est sine qua non à la croissance économique. Alors, comment on fait pour y arriver? Je vais laisser aux sages la responsabilité d'y... de votre travail, d'y arriver. Mais il ne faut pas une minute penser que BRP souhaite l'abolition des droits des individus, ce n'est pas vrai. On est en face d'une situation qui... il nous incombe à tous de trouver une solution. Je suis convaincu que tout le monde va travailler là-dessus.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Pichette. Alors, je vais passer au député de Gouin. M. le député.

**M. Girard:** Merci, Mme la Présidente. À mon tour de saluer M. Pichette et Mme Émond; merci pour votre présentation en commission parlementaire.

Dans le rapport de la Commission des transports et de l'environnement auquel vous faisiez référence, suite aux consultations particulières puis aux auditions qui se sont tenues sur le document, là, *Vers un développement durable de la pratique*, un des commentaires qui apparaît dans le rapport est de proposer qu'au terme d'un mécanisme, là, de traitement des plaintes et de médiation, dans le cas où ce processus-là échouerait, qu'un arbitre puisse être nommé par le ministère des Transports afin de trouver une solution au conflit. Ça ne se retrouve pas dans le projet de loi, mais c'est une suggestion qu'a faite également le Barreau hier dans sa présentation. Est-ce qu'à votre avis ça pourrait être une piste intéressante pour qu'on puisse respecter les droits des citoyens mais aussi permettre la pratique de ce loisir que pratiquent bien des Québécois?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Pichette.

**M. Pichette (Pierre):** Merci de la question. Vous m'amenez sur un terrain où je suis d'une incompétence totale. Je ne suis pas avocat, je ne suis pas un législateur, alors là vous me...

Donc, je vais choisir de vous ramener sur le principe de la prévisibilité. Si les moyens utilisés pour régler les conflits nous amènent à pouvoir continuer à prévoir les coûts et qu'on ne va pas changer la donne de la problématique comme ça, je vous dirai oui. Mais qui suis-je? Je ne suis pas avocat, je ne connais pas ça. Est-ce que le médiateur dira: Bien, écoutez, pour cette question-là, bien là il a raison, M. Untel, Mme Unetelle a raison; donc, parce

qu'il a raison, bien on coupe le sentier? Mais voilà, bien, c'est tout. Ça, ça ne règle pas le problème de la prévisibilité, ça ne règle pas le problème du fait que ce qu'on cherche, c'est une permanence. Alors... Mais je vais m'arrêter là.

**M. Girard:** Autre question, c'est plus d'ordre général, j'aimerais savoir quel est le chiffre d'affaires de Bombardier Produits récréatifs et quelle est la part au niveau de la vente des motoneiges sur le territoire du Québec?

**M. Pichette (Pierre):** Écoutez, nous avons... Bombardier Produits récréatifs est une société qui se situe entre 2 milliards et 2,5 milliards. Nous avons 6 000, 6 500 employés, dont à peu près, dépendamment des circonstances, mais quand les choses roulent, 50 % à Valcourt et à Sherbrooke. Nous avons, en termes de motoneiges, peut-être 70 % du marché du Québec et du Canada aussi. Nous sommes le leader mondial sur tous les marchés de la planète en matière de motoneiges, et de loin, motomarines. Nous sommes le seul dont les quads, les produits quads vont continuer de croître durant la récession.

Le marché du Québec, je vous dirai, dans l'ensemble des choses, est un marché qui contribue probablement à 25 % de nos revenus, maximum, 20 %, 25 %. Mais, écoutez, je n'ai pas tous ces chiffres-là dans la tête. Voilà.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Merci, M. Pichette. Je suis un petit peu... vous savez, je gère le temps. Il reste seulement cinq minutes, et j'ai mes deux collègues qui veulent poser des questions. Je vais vous demander d'être très succincts, M. le député de Johnson, et vous aussi, parce que je ne veux pas que mon collègue de Bertrand échappe sa question, aussi. Allez-y, M. le député de Johnson.

**M. Boucher:** Merci, Mme la Présidente. M. Pichette, Mme Émond, c'est toujours un plaisir de vous accueillir, de vous voir, soit à l'Assemblée nationale ou dans l'une des plus belles circonscriptions du Québec.

**Une voix:** ...

**M. Boucher:** Oui, c'est ça. Deux questions. Très rapidement. Au niveau de la pérennité des sentiers, bon, c'est une question qui est dans l'air depuis plusieurs années. Or, là, bon, le ministre a sorti un peu... a parlé du Trans-Québec. D'abord, est-ce qu'un sentier permanent, une espèce d'autoroute de la motoneige serait suffisante ou il faudrait aussi penser à de la pérennité sur des sentiers inter-régionaux, peut-être plus locaux? Est-ce que le fait d'utiliser des terres publiques, puisque la question des droits de passage sur des terres privées... pourrait être une façon de faire accélérer finalement la pérennisation des sentiers?

Et deuxième des choses, dans un contexte de compétition internationale, comment voyez-vous la législation entourant les heures d'ouverture? Parce qu'hier l'Association des motoneigistes sont venus nous voir, ils nous ont dit: Il n'y a absolument aucune réglementation de par le monde en ce qui a trait à la limitation des heures de circulation durant la nuit. Est-ce que, pour BRP, l'adoption d'une telle législation pourrait se révéler problématique dans un contexte de compétition internationale... de concurrence, pardon, internationale?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Pichette.

**M. Pichette (Pierre):** Bien, la première partie... la dernière question, vous avez raison, il n'y a pas de réglementation ailleurs dans le monde. Mais il n'y a pas de réglementation ailleurs dans le monde parce que les industries sont embryonnaires. Vous savez, nous, on parle de sentiers ici. On était sous M. Bourassa en 1972, quand on a commencé ça, ça fait 40 ans; ça fait 40 ans. Donc, les industries ailleurs dans le monde ne sont pas du tout là, c'est complètement embryonnaire. La Russie n'a pas 5 000 kilomètres de sentiers; nous, on en a 35 000 au Québec, 75 000 au Canada. Donc, d'un point de vue de sophistication et d'un point de vue de grandeur d'industrie, c'est difficile de comparer, hein, ce n'est pas... Je vous dirai que, dans un contexte de concurrence internationale, ce n'est pas... je ne pense pas que les gens qui viennent ici se promener voyagent entre minuit et 6 heures d'abord et avant tout. Il y en a peut-être, mais...

Pour ce qui est de la pérennité des sentiers, écoutez, au niveau des emprises publiques, il est évident que, s'il y avait une possibilité d'enlever l'épée de Damoclès par le fait qu'on utilise des terres publiques et que c'est comme les routes, à partir du moment où on utilise ce genre d'empreintes là, bien là on réduit, si vous voulez, le facteur d'instabilité au niveau des sentiers, il n'y a pas de doute là-dessus. Maintenant, comment on fait ça? Ça, c'est laissé à vous.

● (12 h 10) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Pichette. Alors, je vais donner la parole au député de Bertrand.

**M. Cousineau:** Oui, merci, Mme la Présidente. Monsieur, madame, merci de votre présence. Moi, je fais partie de la grande majorité des Québécois, des Québécoises qui sont très, très, très fiers de ce qu'est devenu Bombardier puis les filiales de Bombardier, puis aussi de la filiale des produits récréatifs Bombardier.

Ma première question... J'ai deux questions, une qui est très technique, au niveau de la technologie, mais la première: vous avez, dans votre mémoire du 10 mars, parlé de la mise en place d'un programme de crédit d'impôt ou d'un programme pouvant aider au remplacement ou à la mise à la retraite, à la casse des vieilles motoneiges, est-ce que vous avez fait une évaluation de ce que pourrait coûter un tel programme? Parce que vous en parlez abondamment dans votre mémoire du 10 mars.

**M. Pichette (Pierre):** On en parle abondamment parce que... Non, pour répondre à votre question: est-ce qu'on a fait une évaluation? non. On en parle abondamment dans la mesure où on n'a pas... on n'a pas... on ne réinvente pas la roue, là. Ça existe ailleurs, ça existe dans l'automobile. On est rendus à un niveau de sophistication, dans cette industrie au Québec, qu'on retrouve très peu ailleurs, en tout cas à l'extérieur du Canada et les États-Unis. Il y a peut-être lieu de se poser des questions. Le parc est énorme. Il y a peut-être... Il y a peut-être une voie, en tout cas, là pour permettre au gens de rajeunir la flotte.

**M. Cousineau:** Une sous-question à cette question-là: est-ce que vous avez une idée du nombre de motoneiges? Vous l'avez sans doute, là, au niveau de Bombardier récréatif, mais du nombre de motoneiges qui pourraient entrer sous le chapeau de ce programme-là au Québec?

**M. Pichette (Pierre):** Ah! Je pense... Écoutez, je ne sais pas, il y a certainement plusieurs centaines de milliers de motoneiges, là. Mais je pense que le ministère a toutes ces données-là... le parc, et tout ça, il n'y a pas de doute là-dessus.

**M. Cousineau:** Une question... Une question plutôt...

**La Présidente (Mme Doyer):** Une dernière, et très courte... très courte et très courte.

**M. Cousineau:** Oui, Bien, concernant les nouvelles technologies, évidemment vous avez mentionné que, bon, le moteur à quatre temps, maintenant il est disponible, et le moteur deux-temps très perfectionné, hi-tech, est disponible aussi.

Est-ce que Bombardier Produits récréatifs vend encore des motoneiges de l'ancienne technologie deux-temps? Est-ce que ça se vend encore?

**M. Pichette (Pierre):** Ça se vend encore pour certains modèles, pour certains pays, oui, ça se vend encore.

**M. Cousineau:** Mais pas pour le Québec?

**M. Pichette (Pierre):** Encore un peu pour le Québec, oui.

**M. Cousineau:** Mais qu'est-ce qui empêche Bombardier récréatif d'annoncer demain le retrait de ces... de ces... c'est-à-dire qu'on arrête ces ventes-là, comme on a arrêté, à un moment donné, de parler des Studebaker puis des choses comme ça, dans le passé?

**M. Pichette (Pierre):** Je vous dirais que là, là, on se situe... on se situe au niveau de la compétition. Ce n'est pas une question que BRP arrête ou pas, c'est une question que, si on veut empêcher ce genre de choses là, il faut que ça soit la règle pour tout le monde. Alors, vous ne pouvez pas nous dire à nous d'empêcher la vente de ce genre de choses là si ça ne s'applique pas ailleurs aux compétiteurs. Et il ne faut pas oublier que l'acheteur, hein, a un certain montant d'argent. Il va vous dire: Vous, au gouvernement, vous allez m'imposer de ne pas acheter ça? O.K.

**M. Cousineau:** ...compétiteurs.

**M. Pichette (Pierre):** C'est clair.

**La Présidente (Mme Doyer):** Je suis désolée, il n'y a plus de temps. On doit donner aussi... j'étais quasiment en train d'oublier notre collègue de Beauce-Nord. Allez-y, M. le député de Beauce-Nord.

**M. Grondin:** Merci, Mme la Présidente. Alors, bienvenue à vous, messieurs et madame. Moi, écoutez, j'ai fait du skidoo, je pense, il y a longtemps, et je me...

**M. Ouellette:** ...

**M. Grondin:** Ah! nous autres, on appelait ça des skidoos.

**M. Pichette (Pierre):** C'est bien, c'est générique, c'est merveilleux! Ha, ha, ha!

**M. Grondin:** Parce que, si vous vous rappelez, dans les années soixante-dix, quand on partait en skidoo, on n'était jamais sûr qu'on reviendrait, par contre.

**M. Pichette (Pierre):** On en a fait en même temps.

**M. Grondin:** Parce que les skidoos ont eu une évolution... les motoneiges ont eu une évolution, je dirais, fantastique dans le temps, parce que... dans le temps, on allait faire une randonnée de 25, 30 kilomètres, puis ce n'était pas sûr; aujourd'hui, on part avec nos motoneiges de la Beauce puis on monte en Gaspésie. Les motoneiges sont rendues plus sécuritaires, et il y a eu une grande évolution là-dedans.

Je vous entendais parler des technologies tout à l'heure, puis vous dites: On ne peut pas les mettre en marché parce qu'on en a d'autres... il faut suivre la compétition. Mais est-ce que vous allez mettre les nouveaux produits... est-ce que vous les mettez, disons, graduellement dans la motoneige ou, si vous... si vous arrivez une année puis vous dites: Bon, bien, là, on s'en va sur une nouvelle technologie complètement. On va toujours être... C'est sûr que, si vous faites ça en 2011, c'est sûr que ceux-là que vous avez vendus en 2010 vont... ils vont peut-être perdre de la valeur, mais il reste qu'un jour ou l'autre... que vous le fassiez en 2020, ceux-là de 2019 vont perdre de la valeur aussi. On va toujours être à la même place. Est-ce que vous les rentrez dans le système graduellement ou si, une année, vous dites: Bon, bien là, changez la technologie?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Pichette.

**M. Pichette (Pierre):** Mme la Présidente, merci. Merci de la question. Peut-être que je me suis mal exprimé si j'ai laissé penser, croire que nous ne mettions pas en marché les dernières technologies. Au contraire, chaque année, on développe des moteurs nouveaux, et ces moteurs-là sont immédiatement introduits dans des nouveaux véhicules, et ces nouveaux véhicules-là sont mis en marché. Alors, évidemment, chaque année, il y a des nouveaux véhicules qui arrivent sur le marché avec des nouvelles technologies. Et c'est comme ça que la technologie évolue. Est-ce que c'est dans toutes les gammes de produits? Non. Il y a des années où on va mettre l'emphase sur les motoneiges, d'autres, sur les VTT, d'autres, sur les motomarines, d'autres, sur les bateaux. Spyder, de ce temps-ci, a vraiment la cote, donc on fait beaucoup d'efforts là-dessus, alors... Mais vous pouvez être certains que, quand il y a une technologie nouvelle et qu'elle peut être commercialisée, elle est immédiatement rentrée dans le marché. Donc, il n'y a pas d'attente, là, je veux que ce soit clair, là. Les nouveaux sont là et ils sont là immédiatement.

Mais ça ne veut pas dire que la flotte au complet jouit de cette technologie-là, parce qu'il faut commencer par marcher avant de courir, là, hein? Ça a pris 10 ans, faire la famille Evinrude E-TEC, parce qu'on parle de 6,6 chevaux à 300, alors c'est... c'est beaucoup de modèles, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, allez-y, une dernière question, dernière réponse.

**M. Grondin:** O.K. Alors, écoutez, moi, je suis... quand j'écoute tous les intervenants, et vous mettez beaucoup l'accent sur la pérennité des sentiers, puis je

pense qu'un jour ou l'autre il va falloir en venir là pour sécuriser tout le monde, pas juste sécuriser les produits... les vendeurs, mais sécuriser tous les organismes, les clubs de motoneige, les clubs... — c'est des gens qui travaillent bénévolement — ont besoin d'une sécurité à un moment donné pour dire: Si on construit un pont à un endroit, bien il faut quand même être sûrs que, dans le temps, on va toujours avoir accès à ce pont-là. Et je pense qu'avant longtemps on va pouvoir regarder une façon... C'est sûr qu'un sentier Trans-Québec, ce serait l'idéal, mais Trans-Québec ne règlera pas tous les problèmes. Il va falloir avoir des branches pour arriver au sentier...

**M. Pichette (Pierre):** Mais je pense que, si jamais...

**M. Grondin:** Allez-y, allez-y.

**M. Pichette (Pierre):** Mais je pense que, si on avait un Trans-Québec, la propension ou l'intérêt que ça susciterait pour les sentiers qui viennent alimenter le Trans-Québec serait très grand, parce que les gens diraient: Bien là, on peut aller faire le tour du Québec. Si, de mon coin, je peux avoir une voie d'alimentation pour aller rejoindre le Trans-Québec, mon Dieu! extraordinaire.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci, merci beaucoup, M. Pichette. Merci, Mme Émond, de votre contribution à nos travaux, et bon retour chez vous. Je vais suspendre quelques instants pour permettre à la Conférence régionale des élus des Laurentides de prendre place. Merci.

*(Suspension de la séance à 12 h 18)*

*(Reprise à 12 h 20)*

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, M. Lauzon, Mme Kennedy, bienvenue à la Commission des transports et de l'environnement. Il me semble qu'on se retrouve aussi... Vous étiez venus, je crois. Non? Non. À l'autre? Vous, hein?

**Une voix:** Oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, bienvenue de nouveau. Vous connaissez les règles, mais je vous les rappelle, parce que vous avez cinq minutes de plus que la dernière fois, mais 15 minutes pour faire votre présentation, et ensuite un échange avec les parlementaires de 45 minutes. À vous la parole. Bienvenue! Peut-être vous présenter d'entrée de jeu.

#### **Conférence régionale des élus des Laurentides (CRE des Laurentides)**

**M. Lauzon (Michel):** Oui. Moi, c'est Michel Lauzon, de la MRC de la ville de Mirabel. Je siège sur la table depuis pratiquement, la table des gestionnaires des Laurentides, depuis pratiquement son existence. Et puis, on peut se compter chanceux que vous allez prolonger notre mandat pour pouvoir finir à terme les projets qu'on avait commencés.

M. le ministre délégué, Mme la Présidente, messieurs, mesdames de la commission, dû à un très court

décalé entre la date de convocation et celle de la présentation, nous ne sommes pas en mesure de fournir des commentaires détaillés sur le projet de loi n° 121, puisque ces commentaires n'ont pas été entérinés, évidemment, par les membres de la Table de concertation des véhicules de la Conférence des élus des Laurentides. Toutefois nous souhaitons vous rappeler les commentaires qui ont fait l'objet du consensus et qui ont été entérinés en vue des consultations particulières à l'égard des rapports... du rapport des véhicules hors route intitulé *Vers un développement durable de la pratique* et présenté en mars 2010.

Tout d'abord, concernant les articles de la Loi sur les véhicules hors route portant sur les lieux et les heures de circulation, concernant la distance séparatrice portée à 100 mètres, les clubs VHR de la région sont actuellement encouragés à aménager des nouveaux sentiers à plus de 100 mètres des résidences, compte tenu du jugement Langlois. Il ne faut pas se le cacher, nous, dans les Laurentides, le jugement Langlois a donné un gros coup de massue aux clubs de la région et des Laurentides. Par contre, nous croyons que les distances séparatrices et leurs modalités d'application devraient être convenues en fonction des résultats et des recommandations contenues dans les études socioacoustiques sur le bruit causé par la circulation des motoneiges citées dans notre mémoire.

Nous, dans les Laurentides, on a fait faire une étude, là, assez importante sur le bruit. L'implantation des mesures d'atténuation peut s'avérer un moyen pour diminuer le bruit et influencer les distances séparatrices recommandées. À cet effet, peut-être qu'une étude complémentaire sur d'autres sortes de mesures d'atténuation pourrait être réalisée. Nous croyons qu'il devrait y avoir une plus grande collaboration entre les exploitants de sentiers et les responsables de l'aménagement du territoire afin de planifier adéquatement l'emplacement des sentiers.

C'est sûr, comme je reviens au 38 kilomètres, c'est sûr qu'on a quand même des bonnes nouvelles, il y a eu quand même un consensus, là, à l'intérieur de la municipalité, là, où il y avait problématique. Le projet pourra aller de l'avant dans la voie de contournement. Mais il est loin d'être fini d'être réalisé, là. On pensait de se faire ça pour l'automne, mais ça ne sera pas complété pour l'automne, vu l'ensemble des travaux. Vous savez, quand on fait un contournement de sentier, premièrement, il faut commencer par le début, et après ça, bien, on s'aperçoit qu'il y a d'autres choses, il y a d'autres problèmes qui viennent aboutir au bout sentier, au bout de la progression de la voie de contournement. Ça fait que ça ne se fait pas si facilement que ça. Ça fait déjà quatre, cinq ans que c'est en marche, le processus, là, et puis c'est loin d'être terminé. Mais, au moins, il y a de la lumière au bout du tunnel.

Concernant les heures de circulation, la circulation de nuit des VHR devrait être interdite sur les sentiers à proximité des résidences et aux endroits où cela cause nuisance, évidemment. Pour l'application des modalités des restrictions des heures de circulation, nous recommandons une fois de plus l'analyse des résultats contenus dans les études citées dans le mémoire. De plus, la CRE des Laurentides est d'accord avec le principe que les municipalités régionales de comté puissent déterminer les heures de circulation sur son territoire. Le projet de loi a toutefois soulevé des questions.

La première: Est-ce que le gouvernement prévoit ajouter une exemption de la loi afin de permettre aux corps

policiers de circuler sur les heures non permises, ou, on peut dire, des véhicules-outils comme tel, là, en général, comme on peut... au niveau de la Loi des transports? C'est ça, pour... C'est sûr, aussi, l'exemption des... On parle des moyens d'urgence, toutes sortes de choses incontournables ou imprévisibles qu'il pourrait y avoir, là. Concernant la signalisation des sentiers, la CRE des Laurentides considère qu'une bonne signalisation est importante pour la sécurité des utilisateurs, le respect des autres usagers, pour le respect des résidents riverains et pour la direction à caractère touristique.

Concernant la vitesse maximale, nous croyons qu'il est important que la limite de vitesse à proximité des résidences soit diminuée. Il est surtout primordial que la Sûreté du Québec ait les outils et les effectifs nécessaires pour la mise en application de la Loi sur les VHR. La vitesse excessive et autres comportements délinquants peuvent devenir une source de nuisance pour les résidents riverains. Moi, je pense, quand on parle du bruit, moi, je pense que c'est toujours associé à la vitesse excessive, c'est toujours aux véhicules qui ont été modifiés. De plus, les zones de 30 kilomètres devraient être plus surveillées. C'est sûr, 30 kilomètres, on parle des zones résidentielles, puis, dans bien souvent des cas, ça passe à moins de 30 mètres des résidences. Puis, quand même, les sentiers sont toujours en application, puis ils sont toujours... ça va bien, mais c'est juste toujours quelques délinquants qui viennent tout gâter la sauce.

Concernant l'instauration d'un processus de traitement des plaintes et médiation, la CRE des Laurentides est en accord avec le principe. Concernant l'article sur la contribution des propriétaires de véhicules hors route, la CRE des Laurentides est en accord avec le principe de l'utilisateur-payeur. De plus, la CRE recommande que le processus des programmes d'aide financière soit clair, simple, et efficace. Ces programmes pourraient être gérés par le ministère des Transports en région en collaboration avec les fédérations afin d'éviter des interférences, les duplications, les quantités de bureaucratie et autres délais. C'est sûr que, si l'argent était remis directement au ministère des Transports, ça serait plus facile.

Concernant la modification des articles 54 et 55.1, la CRE des Laurentides est en accord avec le principe que les contraventions soient plus élevées pour les infractions suivantes: pour une modification apportée à un VHR qui entraîne une augmentation des émissions de bruit ou le rejet d'hydrocarbures dans l'environnement; pour une modification apportée à un VHR qui permet d'accroître sa puissance d'accélération; pour un utilisateur qui circule hors sentier. Ces infractions peuvent être non sécuritaires et une source de nuisance. Une fois de plus, il est surtout 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.

Concernant la question du moratoire prolongé jusqu'en décembre 2017: en mars 2010, la CRE des Laurentides recommandait à cette Commission des transports et de l'environnement de prolonger la protection contre les recours basés sur les inconvénients du voisinage et pour les sentiers interrégionaux, sans quoi des propriétaires, des municipalités ou des MRC n'accorderaient plus de droit de passage, et les réseaux VHR deviendraient encore plus morcelés.

Considérant tout le travail qui a été accompli pour régler les problématiques depuis le premier mandat et

tout le travail qui reste à faire, il est primordial que le gouvernement rende disponibles des outils, des moyens et du financement pour permettre de résoudre les problématiques restantes sur les réseaux de véhicules hors route. Si les intervenants continuent de travailler dans le contexte actuel, les problèmes ne seront pas tous résolus pour 2017.

Vous savez, dans les trois, quatre premières années, on a appris à se connaître, autour de la table. On était 42. Il y en avait là-dedans que ça a pris plus de temps que d'autres à connaître, mais on est venus à bout de se sensibiliser les uns les autres, puis il y a des gens qu'on est venus à bout de, je veux dire, de les faire travailler un petit peu plus dans la direction qui nous avait été permise. Mais là, le travail était fait, oui, on a été reconduits, mais là toute l'évaluation des problématiques a été faite dans la région, l'évaluation... l'évaluation, aussi, du financement que ça prenait, et puis là il nous reste à produire tout ça. Parce que c'est sûr qu'il y a des... vous savez que l'environnement, aujourd'hui, est plus sévère qu'il l'était voilà quatre, cinq ans ou 10 ans passés. Les travaux ne se font pas tout à fait de la même façon. Ça fait que ça a été un petit peu plus long que prévu dans certains cas. Puis, nous, on a des exemples, là, dans notre coin, dans les Laurentides, là, qui nous ont montré que... On pensait de faire des travaux comme la 33, le contournement du lac Achigan, on pensait, via l'Université de Montréal, là, on pensait de faire ça dans... avec des coûts de 100 000 \$. Bien, on est rendus tout près de 300 000 \$ de coûts.

Vous savez, on traverse des zones humides. Bien, il faut prendre le temps de protéger tout ça. Vous savez, à l'époque, on n'avait peut-être pas planifié ça comme ça, mais les coûts ont été supplémentaires. Mais, pour ça, je pense qu'il faut sans faute accorder le financement nécessaire pour au moins finaliser l'ensemble des dossiers qui avaient été évalués.

Écoutez, ça complète un petit peu. Puis, s'il y a des points techniques aux questions, Julie, à côté, pourrait répondre.

• (12 h 30) •

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Lauzon.

**M. Lauzon (Michel):** Merci, Mme la Présidente. Merci.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci beaucoup, M. Lauzon, et Mme Julie Kennedy, qui vous accompagne, qui est coordonnatrice. Alors, je donne la parole à M. le ministre.

**M. MacMillan:** Merci, Mme la Présidente. M. Lauzon, Mme Kennedy, bienvenue. Il me fait plaisir de vous recevoir à cette consultation-là. Il me fait encore plus plaisir parce que vous avez mentionné que, la table de concertation, vous étiez contents que c'est reporté pour un autre trois ans, avec un... un petit peu d'argent pour continuer à travailler sur le bienfait de nos sentiers dans les Laurentides.

J'aimerais vous parler d'un sujet. Après, je passerai la parole à mes collègues. On a, dans notre projet de loi, un système de médiation, et on parle aussi d'arbitrage, des gens qui ont mentionné depuis hier, mais qui avait été recommandé par la commission du transport. Et, nous, on pense qu'à la CRE dans votre région ou dans les régions du Québec, avec la table de concertation qui est représentée avec la CRE, pensez-vous que c'est une bonne idée, la

bonne manière de le faire, pour s'en venir aux questions d'immunité, quand il y a des problèmes dans les régions, là, quand vous parlez de vos sentiers, tantôt, là, que la CRE peut avoir un système de médiation directement dans votre région, au lieu qu'elle soit à Québec, ou en cour, ou quoi que ce soit? Est-ce vous êtes d'accord avec qu'est-ce qu'on parle dans le projet de loi, notre système de médiation, et que ce soit fait dans vos régions? Ensuite, bien on... s'il n'y a pas d'entente, il pourrait avoir un système de médiation ou d'arbitrage, quoi que ce soit, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Kennedy.

**Mme Kennedy (Julie):** Bien sûr que c'est... il y a une certaine logique d'adresser la plainte en région, surtout que je vous dirais: Même au niveau régional, à la CRE, on s'est fait dire par les MRC, même les municipalités qui aimaient mieux traiter les plaintes au niveau local quand ils sont surtout directement concernés. Donc, oui, en région, mais il faut... il faut que ça se rende encore plus au niveau local. C'est sûr que la CRE peut être une aide au niveau logistique, que ce soit convocation, réunir les intervenants. Et ce n'est surtout pas dans le mandat de la CRE d'adresser des problèmes légaux ni dans nos champs de compétence, là, dans le fond. Mais c'est sûr qu'on peut être accessoires au processus, mais pas responsables, dans le fond.

**M. MacMillan:** Vous parlez de la CRE. Mais comment vous voyez ça?

**Mme Kennedy (Julie):** Je ne pourrais pas vous dire. C'est sûr que ça prend, tu sais, une formation, un médiateur en tant que tel, un avocat, là, pour vraiment être, tu sais, arbitraire dans un dossier. Je pense qu'autour de la table il faut, les gestionnaires de territoires ou les gestionnaires de sentiers, qu'ils soient là.

**M. MacMillan:** Le député de Bertrand m'a remis, deux ou trois semaines passées, une carte... pas géographique, là, mais une carte touristique d'un plan de sentiers chez vous, dans les Laurentides. Est-ce que vous pourriez détailler un peu? Y avoir pensé, je l'aurais amenée avec moi, là. Est-ce que c'est un peu dans le sens... Est-ce que, dans les Laurentides, votre tracé des sentiers qu'il m'a remis, c'est assez réglé à beaucoup d'endroits? Je sais que vous aviez des problèmes, là. Bien, on connaît le problème du P'tit-Train, là, mais ça, c'est autre chose, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lauzon.

**M. Lauzon (Michel):** C'est que le problème du P'tit-Train a engendré d'autres problèmes. Vous savez, ça a facilité, ça, les plaintes. Avant qu'il y ait ça, là, je veux dire, ça allait pas si mal, là. Le jugement Langlois, qui qui aurait vu venir ça? Personne, là. À peu près personne.

**M. MacMillan:** De quoi vous avez dit?

**M. Lauzon (Michel):** Le jugement Langlois, qui qui aurait prédit que ça arriverait comme ça?

**M. MacMillan:** Ah bon!

**M. Lauzon (Michel):** À peu près personne. On ne voyait pas venir ça. C'est que ça, ça a engendré d'autres

problématiques ailleurs. C'était facile de faire une plainte pour le bruit, parce que... On a fait faire une étude quand même importante, là. Je veux dire, c'est moins... selon l'étude, là, ce n'est pas plus dommageable que des autos, là. Ce n'est pas plus dommageable. Il y a d'autres... il y a d'autres activités qui sont plus bruyantes que les motoneiges, parce que les motoneiges, comme tantôt monsieur... mon prédécesseur parlait, là, ils ont...

**Une voix: ...**

**M. Lauzon (Michel):** Oui, c'est ça, c'est question de vitesse ou de la délinquance. Mais, en temps normal, là, ce n'est pas plus bruyant que d'autres activités. Mais ça a soulevé, ça, le jugement, là, un facilité à faire des plaintes, là, puis à créer des problèmes là où il n'y en avait pas. Mais là, en même temps, c'est sûr que, nous, on travaille là-dessus puis on travaille sur l'ensemble des Laurentides pour essayer de régulariser tous les petits problèmes qui sont sortis suite à ça.

C'est sûr que le contournement du lac Achigan, vous savez, versus... via l'université à Sainte-Marguerite, ça, c'est une des autoroutes qui montent dans le Nord, vous savez, à motoneige. Autrement, les gens prenaient soit un trailer, là, pour monter ou un camion pour déplacer la motoneige. Mais là, pour éviter le lac Achigan, qui est quand même dangereux, c'est-à-dire qu'ils retardent l'ouverture du sentier parce que la glace n'est pas prise à temps, bien ça va régler une problématique, une problématique majeure, sérieuse, puis ça va donner quand même beaucoup d'économie supplémentaire pour la région au nord des Laurentides, là, beaucoup, beaucoup, beaucoup.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Lauzon. Alors, je vais... Ça va, M. le ministre?

**M. MacMillan:** Oui, oui, merci.

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

**M. Diamond:** Merci, Mme la Présidente. Collègues, M. Lauzon, Mme Kennedy. Quand on regarde le projet de loi n° 121, les recommandations pour la circulation illégale sur une terre privée, sans l'autorisation du propriétaire, dans le projet de loi, c'est... avant ça, c'était à 250 \$, là on suggère 400 \$. Vous, dans votre... dans votre document que vous nous avez remis, dans votre mémoire, vous parlez de 400 \$ à 800 \$. C'est une suggestion, sûrement, mais pourquoi 800 \$? C'est-u parce que vous ne voulez plus que personne ne retourne sur une terre privée puis qu'il y ait... qu'ils n'ont pas de... Oui?

**Le Président (M. Ouellette):** Mme Kennedy.

**Mme Kennedy (Julie):** On a repris les chiffres. Donc, si ce n'est pas les mêmes que dans le projet de loi, c'est tout simplement une erreur. On ne voulait pas hausser, là, le montant de la contravention. On est généralement d'accord avec l'augmentation du tarif, là, des contraventions, surtout... parce que tous les éléments qui font l'objet d'une modification sont non seulement non sécuritaires, mais aussi source de nuisance, donc il faut absolument limiter les sources de nuisance le plus possible.

Donc, s'il y a une erreur dans le montant qui a été retranscrit, c'est... Désolée.

**Le Président (M. Ouellette):** M. le député de Maskinongé.

**M. Diamond:** Quand vous parlez de 400 \$ à 800 \$, ça veut dire que ce n'est pas les chiffres que vous vouliez mettre là-dessus, quoi?

**Le Président (M. Ouellette):** Mme Kennedy.

**Mme Kennedy (Julie):** Les chiffres qui devraient apparaître dans notre mémoire sont les mêmes que dans le projet de loi. Désolée s'il y a une erreur.

**Le Président (M. Ouellette):** Terminé, M. le député de Maskinongé? On va avec M. le député de Chapleau maintenant, en Outaouais.

**M. Carrière:** Merci. Merci, M. le Président. Bonjour, M. Lauzon, bonjour, Mme Kennedy. Ça fait plaisir de vous accueillir aujourd'hui. Moi, j'ai quelques petites questions, peut-être, de... sûrement des précisions. À la page 4 de votre mémoire, vous parlez d'avoir une plus grande collaboration entre les exploitants des sentiers et les responsables de l'aménagement des territoires, là, soit les municipalités, les MRC. Est-ce que vous voulez...

Est-ce que vous verriez — parce qu'on est plusieurs anciens élus municipaux ici, dont je fais partie — est-ce que vous verriez, comme un petit peu ça se fait pour le vélo, ces choses-là, dans différentes régions, que les sentiers de VHR soient vraiment identifiés dans les schémas d'aménagement? Est-ce que vous le faites dans les Laurentides, à ce niveau-là? Puis, comment vous verriez cette plus grande collaboration là?

**M. Lauzon (Michel):** Bien, écoutez, c'est...

**Le Président (M. Ouellette):** M. Lauzon.

**M. Lauzon (Michel):** Merci. Je m'excuse. Oui. C'est sûr que, si c'était identifié au niveau des MRC, c'est sûr que, si l'engagement des MRC était plus grand là-dessus, c'est certain que... On parle de pérennité, on parle du développement à long terme, on parle de dédommagement versus un privilège de circuler sur des terres agricoles ou autres. C'est sûr que, si les MRC avaient le... sans avoir le pouvoir, s'ils étaient informés de l'ensemble de tous, tous, tous les sentiers, surtout les Trans-Québec, là, c'est sûr que ça serait un plus. Mais on donne-tu le pouvoir comme tel? On aimerait peut-être ça, le pouvoir, mais c'est sûr qu'il y a un point de discussion assez important, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Mme Kennedy.

**Mme Kennedy (Julie):** En complément d'information. Il y a quelques sentiers qui se retrouvent dans les schémas d'aménagement des MRC, et c'est les sentiers qui sont sur des anciennes emprises ferroviaires désaffectées, donc dans différentes MRC. Et au niveau plus local, il y a certaines municipalités qui l'ont inclus dans leur plan de développement. Donc, c'est indiqué, quand il y a du développement qui arrive, le promoteur en est informé et doit

tenir compte du sentier ou le relocaliser selon son projet de développement. Et, dans ces certaines municipalités là où c'est clair, c'est inscrit, les nouveaux développements sont arrivés, bien ça facilite beaucoup la gestion. Mais on sent quand même une certaine résistance ou une certaine crainte de la part des municipalités ou des MRC de vraiment s'impliquer dans la planification puis de dire: Écoutez, c'est notre territoire, on veut faire ce qu'on veut avec, on va, tu sais, indiquer les endroits où est-ce qu'on souhaite avoir des sports motorisés.

Il y a une MRC qui le fait bien dans les Laurentides, a décidé: nous, ça va être le secteur est et ouest. Ce que ça apporte ensuite comme problème... pour la MRC en tant que telle, ça va, mais, nous, quand on essaie de travailler au niveau interrégional, bien il faut que l'ouest concorde avec la MRC suivante. Ça fait que les... la planification est très, très importante. Mais on sent qu'il y a un certain momentum, et qu'ils sont mieux de participer à la planification que s'en rendre compte après, tu sais, au lieu d'être mis devant un fait accompli que le club a aménagé un sentier là sans qu'ils soient au courant parce que c'était tout en terres privées. Donc, on essaie vraiment de les amener à collaborer dans la planification.

● (12 h 40) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Mme Kennedy. Avez-vous d'autres questions, M. le député de Chapleau?

**M. Carrière:** Oui, peut-être une autre petite question. Est-ce que, pour avoir participé et présidé une table de concertation dans l'Outaouais, est-ce que vous allez... Parce que vous parlez des heures de circulation, etc., c'est... Est-ce que vous avez... vous voyez une... je connais un petit peu ce que vous venez de parler, Mme Kennedy, que les gens se parlent soit d'une région à l'autre ou d'une MRC à l'autre, parce que, là, s'il arrive des grandes différences au niveau soit des heures, soit des sentiers mal planifiés, comment vous faites ça dans les Laurentides? Le faites-vous avec l'Outaouais, l'Abitibi-Témiscamingue, peu importe, là, vos voisins?

**Mme Kennedy (Julie):** C'est sûr que la collaboration est plus grande avec, justement, la table de l'Outaouais et Lanaudière parce que c'est nos voisins immédiats. On sait que, dans Lanaudière, eux autres, ils ont recommandé à leurs municipalités d'adopter un règlement, mais c'était, tu sais, libre choix, donc... Encore là, il va y avoir une certaine disparité au niveau des heures de circulation, et c'est sûr que, pour un utilisateur ou un touriste, ça peut compliquer les déplacements de ne pas savoir où c'est permis. Mais c'est parce que les volontés de vouloir fermer la nuit ou de rester ouvert varient beaucoup d'une région à l'autre. Dans les endroits habités, je pense, ça fait assez consensus de fermer la nuit pour ne pas déranger les résidents, mais, en milieu un petit peu plus éloigné, il y a une certaine tentation de laisser ça ouvert puis de laisser vraiment l'activité libre. Ça fait que c'est dur, au niveau régional, de trancher puis dire: Tout le monde est d'accord sur ces heures-là.

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

**M. Ouellette:** Merci, Mme la Présidente. Peut-être juste une petite question avant de vous redonner la parole,

Mme la Présidente. Toujours agréable de voir des gens de la région des Laurentides, parce qu'on est très près de tout ce que c'est qui se passe, le député de Bertrand et moi-même, dans cette belle région du Québec.

Vous avez fait du copier-coller dans votre mémoire, dans plusieurs recommandations que vous avez faites, là, que la Sûreté du Québec puis la police municipale, ça leur prend les outils. Ils n'en ont pas, à Mirabel, les outils pour... Non? O.K. C'était très personnel. Ne répondez pas à cette question-là, là.

Mais j'aimerais ça que vous précisez un peu plus, parce que vous avez pris la peine, à la page 8 de votre mémoire, de mentionner qu'on devrait former plus d'agents fédérés pour la surveillance des sentiers, là. J'aimerais ça vous entendre peut-être élaborer un peu plus. Est-ce que c'est uniquement pour certaines régions du Québec que vous pensez que ça devrait être mis en application, ou que ça devrait être juste pour la Trans-Québec, ou ça devrait être partout ou en fonction de la densité de population? Je ne vous apprendrai rien, que l'étalement urbain... Avant longtemps, je ne sais pas où est-ce qu'on va faire passer les VTT puis les motoneiges, là, dans les Laurentides, parce qu'il commence à y avoir de moins en moins d'espace, parce que ça se meuble et ça se développe à vitesse grand V. Ça fait que j'aimerais ça vous entendre.

Puis, je pense déjà, moi, que les corps policiers — puis, moi, je suis en conflit d'intérêts, là — font déjà un travail extraordinaire là-dedans, là. Le fait que vous l'avez mentionné à chacun des articles, je veux vous entendre un petit peu plus. Puis, ne me parlez pas de Mirabel, parlez-moi des autres places.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lauzon.

**M. Lauzon (Michel):** Oui, bien, vous ne voulez pas que je vous parle de Mirabel. Écoutez, je vais vous en parler un petit peu pareil.

**M. Ouellette:** Ah! O.K., il me semblait...

**M. Lauzon (Michel):** Un petit peu pareil. Écoutez, nos policiers à Mirabel, nous, ils font un travail... oui, ils font un bon travail, mais c'est le pouvoir qu'ils ont. Comment donner une amende si le silencieux a été modifié? Comment saisir le véhicule s'il ne respecte pas la réglementation routière ou... Ça fait qu'ils ont une certaine crainte ou un doute, ils ne donnent pas, ils vont donner un billet, infraction minime, tout simplement. C'est ça. Il y a des... Nous, un silencieux modifié, là, ça n'a aucun pardon, c'est le remorquage, puis on enlève ça. Mais ils n'ont pas le pouvoir de faire ça, là.

Au niveau de la Sûreté du Québec, c'est pareil, ils vont être quand même... ils font leur travail, ils sont là, ils sont là, oui, de temps en temps ils sont là. Ils ne sont pas là assez souvent. Je vous dis: Écoutez, moi, je suis un adepte de la motoneige. J'ai deux motoneiges, dont un quatre-temps et un deux-temps, le nouveau modèle BRP qui pollue moins que le quatre-temps, là; je suis souvent... ancien président d'une club de motoneige, Club Laurentien, bénévole pendant plusieurs années, puis je suis encore... Puis j'ai 8 kilomètres de sentiers qui passent sur mes terres. Je suis producteur agricole. Je sais de quoi je parle. Je les entends passer, moi, d'un mille... d'un bout de la terre à l'autre bout de la terre. Ils passent chez nous pour régler le problème des droits de passage.

Chez nous, il n'y en a pas, de problème, parce que je fais de la motoneige. Puis ils passent chez nous, dans des endroits là où il n'y a pas de problème, au bout des terres, mais je les entends passer, les délinquants à 3 heures dans la nuit, quand le club de danseuses ferme, là, hein, ils sont... c'est des adeptes, ça, des silencieux modifiés, c'est des adeptes, les gars. Ils décollent, on entend les carottes — excusez l'expression — on entend les carottes, là, les résonateurs, là, et on entend ça à plusieurs kilomètres. Ces gens-là font tout pour détruire l'industrie, mais il faut les attraper. Si, moi, je les entends à 3 heures du matin, écoutez, on va créer une cible de patrouille, la police. C'est facile de les trouver, c'est facile de les ramasser, là, mais on dirait qu'il y a une certaine gêne là-dedans. Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise?

**M. Ouellette:** Bon. Ça nécessite certains éclaircissements, Mme la Présidente, et il n'y a pas juste à Mirabel, premièrement, qu'il y a des clubs de danseuses, il y en a dans plusieurs autres municipalités du Québec. Ça nous situe un peu dans quel coin de Mirabel vous demeurez. Ce que...

**Des voix: ...**

**M. Ouellette:** Ce que je veux vous dire, c'est que les policiers ont des pouvoirs, et ça m'inquiète un petit peu, là, que vous me dites qu'ils sont gênés. S'ils sont gênés, qu'ils changent de job. Je veux dire, ils sont là pour assurer la sécurité et la quiétude des gens. Qu'ils soient formés adéquatement pour ça, est-ce qu'il faudrait, dans le projet de loi, s'il y a des modifications à l'équipement original, inscrire dans le projet de loi qu'au lieu de 100 \$ à 250 \$, ça va être la saisie de la motoneige ou du véhicule hors route? Ce serait-u quelque chose qu'il faudrait penser? Est-ce qu'il faudrait penser, au niveau des agents fédérés, qu'il y ait une certaine... qu'ils puissent appliquer... ou qu'ils puissent donner des billets, la même chose que les policiers, dans certains sentiers? Et, je veux dire, les recommandations que vous nous ferez, quand on fera l'étude article par article, on est très réceptifs à ce genre de suggestion là, là. Et je me dis: Je pense que l'ensemble des corps policiers au Québec sont très, très professionnels, et, si, à 3 heures du matin, effectivement vous, vous l'entendez, il y a des grosses chances qu'on l'entende ailleurs dans la municipalité, il y a des grosses chances qu'il y ait une intervention policière aussi, parce que, qui assure la sécurité la nuit? la majorité des gens... La majorité des policiers ne dorment pas la nuit, ça fait qu'ils assurent la sécurité des gens.

Ça fait que je me dis: Est-ce qu'il y a certaines recommandations que vous aimeriez nous faire aujourd'hui, qu'on regardera en étude article par article? Puis, le silencieux étant un article très important, ou la formation des agents fédérés, un autre article très important, je vous sollicite là-dessus.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Kennedy.

**Mme Kennedy (Julie):** À notre dernière rencontre de la table de concertation, le sergent représentant la Sûreté du Québec nous a expliqué que, dans les dernières fois qu'il avait arrêté quelqu'un pour un silencieux modifié et que la personne a contesté, une fois en cour, il s'était fait

répondre devant le juge qu'il n'avait pas de formation mécanique pour prouver que le silencieux avait été modifié. Et il nous disait que justement il fallait qu'il y ait des précisions dans la loi qui ne leur permettent pas aux... qui ne permettent pas les gens de contester ça.

Par contre, ce qu'on a aussi appris, c'est que, paraîtrait-il, dans le secteur Sainte-Agathe, Mont-Laurier, Saint-Donat, Saint-Michel, il va y avoir 10 effectifs de plus cet hiver pour vraiment patrouiller un secteur qui très achalandé, très touristique. Donc, on a bien hâte de voir les répercussions, les effets positifs que ça va avoir d'avoir beaucoup d'effectifs qui patrouillent. Donc...

**M. Ouellette:** C'est grâce aux recommandations de Bertrand, et le ministre qui a été à l'écoute, pour augmenter les effectifs dans le comté de Bertrand. C'est long, hein?

**Une voix:** ...

**M. Ouellette:** Merci.

**La Présidente (Mme Doyer):** Ça veut dire que le travail d'un député a de l'effet. C'est ça?

**Une voix:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est ça que vous nous dites?

**M. Ouellette:** Et de son parrain.

**La Présidente (Mme Doyer):** Est-ce que vous avez terminé, M. le député?

**M. Ouellette:** J'ai terminé, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Bon. Alors, je donne la parole au député de Gouin, sur ces belles...

**M. Girard:** Merci. Oui, sur ces belles paroles, c'est ça.

**La Présidente (Mme Doyer):** Ces belles paroles.

● (12 h 50) ●

**M. Girard:** Alors, merci, madame. Merci, Mme la Présidente. Alors, à mon tour de saluer les gens de la Conférence régionale des élus des Laurentides, Mme Kennedy puis M. Lauzon. Merci d'être ici avec nous. Je voulais un peu poursuivre sur les propos de mon collègue de Chomedey. Vous dites, à la page 6 de votre mémoire et à la page 8 de votre mémoire, que... vous dites: «Il est surtout 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». Vous revenez avec ça à plusieurs reprises. Est-ce que je dois comprendre qu'actuellement ce n'est pas le cas et que, de votre point de vue, même si on pourrait renforcer la loi sur le plan des amendes, dans les faits, on a de la difficulté à l'appliquer, que ça n'aura pas vraiment d'effet pour, si vous voulez, changer les habitudes des délinquants? C'est ce que je dois comprendre de ce qui est écrit dans votre mémoire? Puis, qu'est-ce que vous nous proposez?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lauzon.

**M. Lauzon (Michel):** Oui. Tout simplement, c'est...

Vous savez, quand on se fait arrêter, un billet d'infraction sur une vitesse excessive, des fois, on a une tolérance de 19 ou de 20 kilomètres. S'il y avait tolérance zéro là-dedans: il est modifié, il est modifié, c'est clair! Ce n'est pas compliqué, là. Quand on voit un ajout au silencieux, ça ne prend pas une grosse, grosse formation. De commencer à débattre devant un juge: Il est-u modifié, trop pour émettre trop de bruit ou pas? Il est modifié, c'est un... Vous savez, il n'y a pas de tolérance, c'est zéro. Je pense que ça réglerait...

Vous savez, on parle souvent des motocyclettes, l'été, des Harley «straight pipe», je parlais avec des policiers, ils ont bien de la difficulté à vouloir comprendre comme est-ce qu'ils font pour identifier un «straight pipe» dans un silencieux qui est non modifié. Ils ont bien de la difficulté. Ça fait que le plus facile, c'est de l'écouter passer puis de dire: Bien, peut-être qu'un jour on va être capable de les intercepter puis de... Vous savez, on se fait dire ça souvent, nous autres. Mais c'est un peu ça dans la motoneige. C'est tolérance zéro. Puis, comme je disais tantôt, c'est ces gens-là qui détruisent l'industrie, qui nuisent au voisinage. C'est pour ça que je pense qu'il faut absolument enlever toutes les tolérances possibles puis appliquer à la lettre la réglementation, puis la durcir un peu plus, même.

**M. Girard:** Donc, de votre point de vue, la loi... on devrait renforcer la loi sur le plan des amendes, et vous devriez avoir à votre disposition des effectifs qui permettent d'assurer une plus grande surveillance. Parce que, est-ce que je dois comprendre que c'est un élément central qui fait en sorte que ça crée des inconforts pour les citoyens de votre région? Est-ce que c'est ce que je dois comprendre de ce que vous me dites?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lauzon.

**M. Lauzon (Michel):** Tout, dans les distances qu'on parle, 30 mètres ou 100 mètres, tout vient du bruit. Tout vient... tout, tout tourne autour de ça. Vous savez, s'ils passent là avec un... Aie! il y a des motoneiges qui ont des moteurs de voiture, des trois cylindres, comme Artic Cat ont ça, des 750cc avec un turbo dedans, là, c'est un moteur de Nissan dedans, je crois. Il ne fait pas plus de bruit qu'une auto, ça fait qu'il n'y a pas de raison, qu'on soit à 10 mètres ou à 30 mètres ou 100 mètres de la résidence, si ce n'est pas modifié, il n'y en a pas, de problème. On règle toute la problématique.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Lauzon.

**M. Girard:** Oui. Je veux revenir aussi sur la question, le rapport qu'on avait... qui avait été déposé à l'époque par les membres de la Commission des transports et de l'environnement suite aux consultations particulières, là, sur le document *Vers un développement durable*; vous avez participé aux travaux au mois de mars dernier. Un des commentaires des membres de la commission, c'était que, si, au terme d'un processus, là, de médiation, de règlement des différends qui était indépendant, il y avait encore un désaccord, on soulignait que, si cette tentative de médiation échouait, un arbitre pourrait être nommé par le ministère des Transports afin de trouver une solution au conflit.

Dans le projet de loi qui nous est présenté aujourd'hui, il y a une section sur le traitement des plaintes et de

médiation, mais le commentaire qu'ont fait les membres de la commission quand à la mise en oeuvre d'un... l'ajout d'un arbitre dans le cas où il y aurait une incapacité à s'entendre au terme du processus de médiation n'a pas été retenu. Est-ce que vous pensez que ce pourrait être une solution intéressante d'avoir, au terme du traitement des plaintes, de la médiation, dans le cas où il y a un désaccord, d'instaurer un processus d'arbitrage?

Et le Barreau du Québec, qui est venu nous rencontrer hier, avait déposé à l'époque, au mois de mars dernier, une proposition sur le processus d'arbitrage. Je vous lis un extrait de leur mémoire, ils nous indiquaient: «Le processus d'arbitrage proposé pourrait être initié à la demande de cinq personnes physiques résidant dans au moins trois résidences distinctes incommodées par le passage des véhicules hors route. L'imposition d'un nombre minimum de résidents permet d'éviter l'acharnement d'une personne isolée qui agirait pour des motifs farfelus. L'arbitrage porterait sur la solution concrète à apporter à un problème précis découlant de l'usage des véhicules hors routes» et de l'usager d'un chantier.

Donc, est-ce que c'est une avenue qui devrait être regardée par les parlementaires? Parce que notre objectif, les législateurs, c'est d'avoir un équilibre entre la pratique de ce loisir et également le respect des droits des citoyens. Or, est-ce que vous seriez ouverts à ce qu'on bonifie le projet de loi afin d'y instaurer, au terme d'un processus de traitement des plaintes et de médiation qui échouerait, un processus d'arbitrage selon le modèle qui nous est présenté par le Barreau du Québec?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lauzon.

**M. Lauzon (Michel):** Je voudrais plus laisser Mme Kennedy répondre. Si tu veux bien.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Kennedy. Il est du monde municipal, vous êtes conseiller municipal?

**M. Lauzon (Michel):** Moi, je suis conseiller municipal, oui, oui. Non, mais écoutez, là...

**Mme Kennedy (Julie):** Non, non, mais c'est sûr que...

**La Présidente (Mme Doyer):** Allez, Mme Kennedy...

**Mme Kennedy (Julie):** ...ce n'est pas quelque chose qui a été discuté, de un, à la table, ni encore moins à la CRE, donc je ne peux pas me prononcer pour la CRE. Si c'est une suggestion du Barreau, je veux dire, on reconnaît, là, leur compétence. La question que je me pose, c'est: Ce qui va en ressortir, de ce comité d'arbitrage là, c'est qu'il y a avoir des solutions, mais est-ce qu'on va être capables de les mettre en application, ces solutions-là? Parce qu'on connaît les problématiques, on connaît la plupart des solutions, mais ce qui nous manque, c'est les moyens. Donc, oui, c'est un processus. Je pense que les gens qui sont insatisfaits vont se sentir encadrés par des experts, mais il va falloir répondre... Qu'est-ce qui arrive après, un coup qu'on a identifié ce qu'il faut faire? Il faut voir aussi plus loin. Donc...

**M. Girard:** Mais, quand vous dites...

**La Présidente (Mme Doyer):** Allez-y, M. le député.

**M. Girard:** Quand vous dites: C'est parce qu'on ne sait pas si on a les moyens de l'appliquer, pouvez-vous... Qu'est-ce que vous voulez dire quand vous dites: On n'a pas les moyens de l'appliquer?

**Mme Kennedy (Julie):** Si on prend un exemple concret, je pense qu'un sentier sur une ancienne emprise ferroviaire est un bon exemple. L'endroit est là, c'est physiquement visible, c'est souvent au schéma d'aménagement d'une MRC. S'il y a des gens à proximité... Parce qu'en plus le sentier passe souvent en deçà de 30 mètres, sur une ancienne emprise ferroviaire désaffectée. Donc, si on prend l'exemple de cinq citoyens qui sont insatisfaits, qu'est-ce qui va arriver si la conclusion est: Oui, il y a nuisance? S'ils réussissent à prouver qu'il y a nuisance, il faut relocaliser. Est-ce qu'on va être capable de le relocaliser? Oui. Où? Combien ça va coûter? Est-ce que ça va être possible? C'est là que c'est... Dans le concret, c'est ça qui va arriver.

**M. Girard:** Oui. Mais vous convenez que, bon, la conférence régionale des élus, puis l'objectif, aussi, des législateurs, c'est de faire en sorte de trouver un équilibre entre la pratique de ce loisir-là qui est très populaire partout à travers le Québec, il y a des retombées importantes sur le plan économique, sur le plan touristique, mais de faire en sorte aussi que les droits des citoyens qui sont prévus par la charte soient aussi respectés. L'idée, c'est d'avoir un projet de loi qui est équilibré.

Alors, tel qu'il est proposé à l'heure actuelle, au terme du processus de médiation, s'il n'y a pas entente, il n'y a aucune possibilité, pour un groupe de citoyens qui n'arrivent pas à trouver un terrain d'entente avec le club de motoneige X ou Y, de mettre en application des recommandations qu'ils souhaiteraient pour assurer une plus grande quiétude. Alors, j'essaie de voir comment on peut faire en sorte de préserver les droits des uns et des autres là-dedans, et c'est pour ça que je souligne que la suggestion du Barreau peut être une avenue intéressante pour trouver une solution qui va permettre la pratique du sport mais aussi le respect de la quiétude pour les citoyens.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lauzon.

**M. Lauzon (Michel):** Mais je reviens, tantôt, à dire que l'histoire du bruit... des bruits qui sont émis par toutes sortes d'activités, on a vu des jugements qui ont été rendus dernièrement aussi, qu'à un moment donné ça devient une nuisance. Mais, à un moment donné, on va-tu empêcher... on va-tu faire des murets d'un bout à l'autre des autoroutes? Puis on va-tu s'arrêter à quelque part... où c'est qu'on va s'arrêter?

J'ai été aux États-Unis il n'y a pas longtemps puis j'ai vu des endroits... des murets, des infinités, là. À un moment donné, tu te dis: au Québec, on va-tu devenir comme ça? On va-tu être obligé de tout camoufler nos autoroutes? Puis, on revient au bruit. Le bruit d'une auto, le bruit d'une motoneige, avec la nouvelle amélioration qui se fait... nos génies travaillent continuellement. La plus belle preuve, c'est Artic Cat, Artic Cat a parti aussi dans le mouvement quatre-temps. Yamaha fait uniquement du

quatre-temps au Québec. Ils vendent uniquement du quatre-temps au Québec. BRP a pris le bal aussi.

À un moment donné, on parle de bruit, on s'arrête où, là-dedans, là? À un moment donné, comment est-ce qu'on va... On va-tu chercher des problèmes où il n'y en a pas ou bien non si on va régler les problèmes qui sont déjà existants avec qu'est-ce qu'on a eu comme jugement? Je me pose ça comme question, moi. J'ai un peu de difficultés à vous répondre, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Lauzon. M. le député de Bertrand.

**Une voix:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** Ah! Vous avez suffisamment de temps.

**Une voix:** ...

● (13 heures) ●

**M. Girard:** Je voulais revenir également, parce que vous parliez tout à l'heure de l'impact. Bon, le bruit, dans certains cas, il y a des gens aussi qui exagèrent, des délinquants. Le ministre, dans son projet de loi, propose qu'à compter du 1er janvier 2020 les véhicules hors route qui n'ont pas un moteur quatre-temps ou un moteur deux-temps à injection directe ne pourront pas circuler dans certains lieux. Vous semblez me dire que des compagnies qui fabriquent des motoneiges offrent déjà une technologie bien plus avancée. Est-ce que vous croyez qu'à ce moment-là on devrait fixer un délai plus court que les 10 ans, si la technique existe? Et est-ce que vous... Certains ont suggéré que le gouvernement envisage d'offrir un crédit d'impôt pour les motoneigistes qui voudraient changer leurs motoneiges, pour, en tout cas, favoriser l'arrivée sur le marché de véhicules moins polluants et moins bruyants. Comment vous voyez ça?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lauzon.

**M. Lauzon (Michel):** Oui. Bien, moi, je pense que le 2020, je pense que c'est une bonne nouvelle, puis je pense que je le fixerais immédiatement, de façon en ce qu'en 2020, bien, ça va être des quatre-temps qui vont circuler, parce qu'une durée de vie de motoneige de 10 ans, là, c'est à peu près, c'est à peu près ça. Puis, en 2020, 10 ans, d'après moi, il ne restera pas grand-chose qui va nuire, si les travaux sont fait par nos... Parce que le modificateur de silencieux va le faire pareil dans 10 ans, lui, là. Le délinquant, il va falloir l'attraper, là. Mais je pense que c'est une bonne nouvelle, puis, moi, je suis d'accord avec ça qu'on puisse...

Je suis convaincu que les compagnies, en le dictant immédiatement, vont se conformer pour que, dans 10 ans, tout soit mis en oeuvre pour qu'on n'ait plus autre chose que du quatre-temps ou du deux-temps, qui sont quand même plus... moins énergétiques, là, plus écologiques.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Lauzon. M. le député de Bertrand.

**M. Cousineau:** Oui. Merci, Mme la Présidente. Bienvenue à cette commission parlementaire, surtout que vous venez d'une des plus belles régions, sinon la plus belle du Québec.

**Une voix:** ...

**M. Cousineau:** Oui. L'article 47.2 du projet de loi du ministre, bon, c'est très simple: «Toute municipalité régionale de comté peut, par règlement, déterminer à l'égard de tout ou partie de son territoire les heures, qui peuvent varier selon les parties du territoire, pendant lesquelles la circulation des véhicules hors route est permise.» Bon. Alors, ça, c'est très clair. Et puis, donc, ça fait appel aux MRC; dans un territoire comme celui de la CRE des Laurentides, dans les Laurentides, on parle de plusieurs MRC. On parle de plusieurs MRC; juste le long du parc linéaire, c'est quatre MRC, même plus que ça si on descend plus au sud, en bas de Saint-Jérôme, et puis les MRC qui sont avoisinantes, comme Argenteuil, Mirabel, ça fait un paquet de MRC, là, au niveau... Puis vous avez soulevé un problème tantôt, là, lors de votre... quand vous avez répondu à une des questions, à l'effet que certaines MRC peuvent décider, bon, de réglementer la nuit, là, de dire: Bien, tel secteur de leurs territoires, il n'y en a pas, de motoneiges la nuit. Et puis... et puis, l'autre MRC d'à côté, ou plus bas au plus haut, bon, va prendre une autre tangente, ce qui va faire qu'il y a une partie du sentier qui va être utilisable puis une partie du sentier non utilisable.

Est-ce que vous pensez qu'au niveau de la concertation... Une décision qui est prise par une MRC quelconque qui va un petit peu en sens opposé aux MRC avoisinantes, est-ce que vous pensez que la CRE, au bout de la ligne, devrait avoir un pouvoir plus... plus important pour être capable de rétablir cette... d'avoir une concertation?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lauzon.

**M. Lauzon (Michel):** Oui, je pense que... C'est sûr. Au niveau... Si on marie six MRC ensemble, je pense que ça prend quelqu'un qui va être capable de faire parler les six en même temps, là. Je pense que la CRE pourrait faire ce travail-là, c'est sûr; au niveau des heures, c'est sûr, sûr et certain. Bien, je pense qu'il le faut. Mais, une bonne nouvelle, c'est qu'une MRC, c'est plus qu'une municipalité. Au moins, on se dit que l'ensemble de la MRC va être quand même consultée, là, aussi. Oui, oui, je pense que la CRE pourrait faire un travail dans ce côté-là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci.

**M. Cousineau:** Par contre, une MRC comme la MRC des Pays-d'en-Haut, les activités sportives, l'hiver, c'est surtout la raquette, le ski de fond et puis les... bon. La motoneige, c'est plus en retrait, c'est plus dans les extrémités est et ouest, là, de la MRC, parce que, le long du parc linéaire, il y a une autre vocation, mais ça devient difficile de marier ça avec des intérêts de la MRC d'en haut et de la MRC d'en bas. Mais c'est pour ça que je vous disais, là, qu'à quelque part la concertation devient extrêmement importante, et puis, là, à l'article 47.2, on donne ce mandat-là uniquement aux MRC, sans dire, bon... sans préciser que la CRE pourrait avoir son mot à dire au niveau de la concertation.

**La Présidente (Mme Doyer):** J'ai senti que vous aviez encore d'autres questions, M. le député de Gouin.

**M. Girard:** Bien... Ça va.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, Mme Kennedy.

**Mme Kennedy (Julie):** C'est sûr... C'est certain que la CRE va poursuivre sa concertation pour le dossier des véhicules hors route, donc les aires de circulation peuvent effectivement être discutées là, mais je pense que le pouvoir devrait vraiment rester, là, au niveau des MRC, c'est eux autres qui ont le pouvoir d'appliquer les règlements par rapport à ça.

**M. Cousineau:** Mais la concertation est importante, c'est ce que vous nous dites...

**Mme Kennedy (Julie):** Oui.

**M. Cousineau:** ...avec l'ensemble des MRC. O.K.

Ma deuxième question est à la page 9. Je veux juste avoir une précision sur le deuxième paragraphe de votre commentaire, là. Vous dites: «Si les intervenants continuent de travailler dans le contexte actuel — dans le contexte actuel — les problèmes ne seront pas tous résolus pour 2017.» Bien là, je me dis... Écoutez, le contexte actuel, là, l'immunité est là; il y a beaucoup de travail qui a été fait au niveau des Laurentides, au niveau de la CRE et de la table de concertation, beaucoup de travail, vous le précisez. Il reste encore beaucoup de travail à faire, mais cette dernière phrase là, on dirait que vous nous annoncez que, même si ça reste comme ça puis que l'immunité se poursuit, on ne réussira pas à atteindre les objectifs. C'est comme ça que je le lis, là. Corrigez-moi.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lauzon.

**M. Lauzon (Michel):** C'est la vitesse de croisière qui n'est pas assez rapide. La vitesse de croisière, c'est sûr que c'est le financement qui vient avec, là. Vous savez, c'est sûr, si on dépose de l'argent pour l'ensemble des Laurentides, là, demain matin, tu dis: On y va, budget ouvert. Il n'y a pas de problème, on va embrayer, puis ça va aller plus vite. Mais là, s'il faut toujours... à chaque projet, il faut demander, parce que là le fonds va tomber à zéro ça ne sera pas long, là, hein? On n'a pas eu de vent de... de budget, là, indéterminé, là, je ne pense pas, là. Ça n'arrivera pas non plus. Non, mais c'est ça. À la vitesse qu'on va, avec le nombre de problèmes ou dossiers à régler, c'est sûr qu'en 2017 on n'aura pas fini. À la vitesse qu'on va présentement. Juste le 38 kilomètres, là, c'est loin d'être terminé. C'est loin d'être terminé. Je pense que c'est le dossier, c'était le dossier.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Kennedy, vous voulez rajouter?

**Mme Kennedy (Julie):** Oui. En complément d'information, on a estimé à environ 2 000... 2 500 droits de passage qui sont renouvelés annuellement. Et là, le réseau quad n'est même pas complété, donc à ça va s'en ajouter, on ne sait pas combien. Donc, c'est 2 000 quelques chances que les réseaux soient morcelés année après année. De cette manière-là, la pérennité des sentiers va toujours... il va toujours y avoir des problématiques à régler, des tronçons à relocaliser, donc... Et actuellement, si on continue de fonctionner à la pièce, si on veut, le travail est quand même assez... toujours en évolution, là, toujours continu, même si on règle les gros morceaux ponctuellement.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lauzon, 10 secondes.

**M. Lauzon (Michel):** Je fais une caricature là-dessus, regardez bien. Un couple va s'acheter une motoneige ou un VTT, ils vont chez le dealer de son choix, ça coûte 15 000 \$. Madame décide que ça prend un «suit» en cuir, ça coûte 800 \$, le mari, la même chose, ploguer les bottes chauffantes, le casque chauffant, la vitrine... le radiocommunication, on s'en va dans le Nord, on a réservé à l'Auberge Taureau. On part de Saint-Eustache, on prend le sentier, on passe sur les terres agricoles, on traverse, on s'en va dans Lanaudière, des beaux sentiers, ça a été surfacé à matin, tout le monde est content. On arrive à l'auberge, huit heures plus tard, on arrive à l'Auberge du lac Taureau, ça coûte 155 \$ la nuit, pas de problème; le lendemain, on prend un massage, 100 \$, il n'y a pas de trouble avec ça. On a payé partout en passant, sauf qu'on passe sur des terres agricoles, on a un privilège de passer, et des terrains résidentiels autres qu'agricoles, des terrains privés: on n'a pas laissé un sou là. L'année suivante, on ne peut pas passer parce que quelqu'un a vendu une propriété, c'est quelqu'un, Montréal ou Laval, sans le nommer, qui est à la retraite, qui s'en va écouter les oiseaux dans le Nord. Une belle activité! «Je ne veux pas voir les motoneiges passer près de chez nous.» Ça s'arrête là. On vient de briser le lien, on vient de créer du travail supplémentaire à faire à nos bénévoles de clubs de motoneige ou de VTT. Vous savez, la pénalité, là-dedans, c'est quoi qu'il faut faire?

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Lauzon.

**M. Lauzon (Michel):** C'est quoi qu'il faut faire?

**La Présidente (Mme Doyer):** Nous allons passer au député de Beauce-Nord, 4 min 30 s.

**M. Grondin:** O.K., merci, Mme la Présidente. Écoutez, moi, c'était dans ce sens-là que je voulais intervenir. C'était quoi aujourd'hui, qu'est-ce qui est... comment est-ce que vous vivez les ententes présentement avec les agriculteurs? Vous savez qu'est-ce qui se passe présentement, là, au sujet de la Financière. Comment ça va chez vous? Est-ce que vous pensez qu'il va y avoir des VTT cet hiver? Est-ce que vous avez des problèmes ou est-ce que les MRC ont décidé... je pense que c'est l'UPA, est-ce qu'ils ont... ils donnent accès ou s'ils ont décidé de bloquer les sentiers?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lauzon.

**M. Lauzon (Michel):** Bien, c'est pratiquement un blocus national qui existe présentement, au moment où on se parle, ça va se régler dans la première semaine de décembre, au Congrès général de l'UPA, je pense que ça va se régler là. Mais on va-tu... Je suis producteur agricole, je sais c'est quoi, à peu près, la problématique qu'ils ont avec les histoires d'assurances, les négociations avec le gouvernement, mais on va-tu être pris en otages, l'ensemble des citoyens, ou les adeptes du sport de VHR, à tous les ans ou à peu près parce qu'ils ne s'entendent pas entre eux autres, là? À un moment donné, je pense qu'il va falloir régler l'ensemble. C'est sûr que, si les droits de passage étaient tous signés avec léger dédommagement, peu importe comment,

on ne parlerait même pas de ça, ça serait réglé, il n'y en aurait pas, de moyens de pression, le blocus ne serait pas enclenché, chacun aurait une entente de signée. Mais ce n'est pas le cas.

Quand je disais, tantôt, que c'est très fragile, les droits de passage, c'est très, très fragile. Mais c'est sûr que, moi, je n'accepte pas d'être pris en otage. Même si je suis producteur agricole, ce n'est pas la façon de procéder. Mais c'est la façon la plus facile présentement qu'ils ont à leur disponibilité.

● (13 h 10) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Ça va, M. le député?

**M. Grondin:** Je...

**La Présidente (Mme Doyer):** Allez-y.

**M. Grondin:** Écoutez, moi, je suis un producteur agricole, moi aussi, et je ne suis pas... je suis un peu de votre avis. Je pense qu'on est capable de s'entendre autrement que toujours se servir de cette épée-là.

Vous parlez beaucoup des motos... des skidoos qui sont modifiés, des motoneiges modifiées. Remarquez qu'on l'a dans le domaine de l'automobile, les autos modifiées, puis ils n'ont pas le droit, mais ils réussissent toujours à passer dans les mailles du filet. Je pense qu'on... c'est un problème qu'on va avoir de la misère à résoudre complètement concernant le bruit. Remarquez que je trouve des fois, moi, qu'on essaie de faire un show là où il n'y en a peut-être pas tant que ça, de show. Quand vous êtes dans une ville comme Montréal, à 3 heures du matin, l'autobus passe devant votre maison chez vous, puis on sait que, 90 % du temps, leurs brakes crient quand ils arrêtent, alors, à ce moment-là, tout le monde pourrait se plaindre du bruit. Le bruit est encore pire là que sur une piste de motoneige. Moi, je me dis... Je pense des fois qu'on pousse un peu trop loin l'histoire du bruit des motoneiges et des VTT. Ce n'est pas si bruyant que ça, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Lauzon, en conclusion.

**M. Lauzon (Michel):** Tout de là vient le problème, là. Écoutez, il y a eu un jugement de rendu pour le bruit puis les nuisances. Je pense qu'il n'y a pas d'exagération au niveau des... Des silencieux modifiés, là, ça ne devrait pas exister, puis il faut tout faire, mettre en oeuvre pour les ramasser, les distinguer... les identifier puis les ramasser. S'il y a un peu de volonté de chacun des corps policiers de le faire, ils vont le faire; mais ça prend une tolérance zéro, je pense. Moi, il n'y a pas d'autre alternative que ça, là.

**M. Grondin:** ...juste terminer. Vous avez dit tout à l'heure, avec notre collègue qui disait que, s'il y a des policiers qui sont frileux de donner des amendes, de leur dire de changer d'ouvrage. Mais, s'il vous plaît, envoyez-nous-les pas tous comme députés ici!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Grondin:** Merci!

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, c'est terminé. Je veux vous remercier, M. Lauzon, Mme Kennedy, pour

votre contribution à nos travaux. Je suspends les travaux de la commission, compte tenu de l'heure, jusqu'à 15 heures. Merci. Vous pouvez laisser vos effets ici.

(Suspension de la séance à 13 h 12)

(Reprise à 15 h 6)

**La Présidente (Mme Doyer):** 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. La commission est réunie afin de poursuivre les consultations particulières et auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 121, Loi visant à améliorer la cohabitation entre les riverains de sentiers et les utilisateurs de véhicules hors route ainsi que la sécurité de ces utilisateurs.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

**Le Secrétaire:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** Pas de remplacement, merci. Alors, nous sommes à l'étape d'entendre les représentants de la Fédération québécoise des clubs quads. J'aimerais que... Je vais vous donner la parole pour une présentation qui peut durer jusqu'à 15 minutes, et j'aimerais que vous vous présentiez, ainsi que votre fonction par rapport à la Fédération québécoise des clubs quads, et je vous souhaite la bienvenue en commission.

#### Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ)

**M. Charbonneau (Pierre):** Merci, Mme la Présidente. Mon nom, c'est Pierre Charbonneau, je suis président de la Fédération québécoise des clubs quads.

**M. Gagnon (Danny):** Danny Gagnon, directeur général de la Fédération québécoise des clubs quads.

**M. Charbonneau (Pierre):** Chers membres de la commission, c'est avec grand plaisir que nous vous présentons les commentaires de notre fédération concernant le projet de loi n° 121, Loi visant à améliorer la cohabitation entre les riverains de sentiers et les utilisateurs de véhicules hors route ainsi que la sécurité, présenté par M. Norman MacMillan, ministre délégué aux Transports. Notre organisation accueille favorablement ces modifications mais se questionne sur certains éléments du projet de loi.

La Fédération québécoise des clubs quads. La Fédération québécoise de clubs quads, ci-après FQCQ, est un organisme sans but lucratif qui a pour but de développer et de promouvoir la pratique sécuritaire de l'activité touristique qu'est la circulation en quad au Québec. Pour s'assurer du respect de la loi et de la pratique sécuritaire de l'activité du quad, la FQCQ est fière de pouvoir compter sur la collaboration bénévole de plus de 119 clubs et de 1 632 agents de surveillance qui patrouillent les sentiers des clubs, ainsi que 52 agents fédérés composant une escouade intervenant à l'échelle provinciale. De plus, elle peut compter sur le travail de quelques 2 540 dévoués bénévoles et oeuvrant à l'entretien, à l'installation de

signalisation sur l'ensemble de ses 20 732 kilomètres de sentiers. Ce sont ces mêmes bénévoles qui organisent diverses activités sociales à l'intention des membres des clubs quads.

Les clubs de la FQCQ regroupent aujourd'hui plus de 55 659 membres. Pendant plus d'une décennie, l'activité du quad a connu une progression annuelle nette et régulière. Malheureusement, au cours des dernières années, le contexte économique et certains dossiers en litige avec le gouvernement ont eu pour effet de faire fuir une partie de notre clientèle. Nous croyons que les mesures proposées dans le projet de loi n° 121 auront pour effet d'aider l'harmonisation avec les citoyens et rassureront les utilisateurs du VHR sur l'avenir de leurs activités. Mais le manque de clarté de ce projet de loi met une pression énorme sur nos bénévoles et cause de la frustration, ces mêmes bénévoles qui portent l'activité VHR au Québec à bout de bras, activité qui, rappelons-le, génère plus de 786 millions de dollars en retombées économiques.

Je cède maintenant la parole à notre directeur général, Danny Gagnon, pour vous exposer nos observations.

● (15 h 10) ●

**M. Gagnon (Danny):** Mme la Présidente, M. le ministre, il est important pour notre organisation que les bénévoles se sentent supportés par le gouvernement dans le développement de notre activité. Ils sont de plus en plus... Ils sont de plus en plus difficiles à recruter, et, plus on a tendance à pelleter dans leur cour, plus ils envisagent d'abandonner leur bénévolat.

Une relocalisation des sentiers suite à une perte de droit de passage peut sembler peu significative aux gens du gouvernement, mais nos bénévoles savent que, pour l'avoir expérimenté à maintes reprises, la perte d'un droit de passage d'une longueur aussi banale que 30 mètres peut obliger la construction de deux kilomètres de nouveau sentier pour relier le réseau, ce qui n'est pas une mince affaire. Dans le texte du projet de loi, à l'article 3, alinéa deux, l'utilisation du mot «tracé» est changée de façon peu significative, nous semble peu explicite et potentiellement périlleuse pour l'encadrement de l'activité. Nous demandons l'ajout d'une phrase au paragraphe concerné, qui se lirait comme suit: Pour assurer la continuité d'un sentier existant au 31 décembre 2011 et qui subirait la perte d'un droit de passage, la règle du 30 mètres demeure inchangée. Aussi, dans l'établissement de l'augmentation de la distance séparatrice des sentiers à 100 mètres à compter du 31 décembre 2011, il aurait été important de prévoir une règle d'exemption pour certaines régions qui, dans notre cas particulier, sont actuellement en développement. Comment les quadistes de l'Abitibi, de Charlevoix et de la Côte-Nord pourront-ils accéder dans le futur aux services dont ils auront besoin? Considérant les grandes distances à parcourir sur ces territoires pour accéder à la municipalité voisine, il est prévisible que les utilisateurs et touristes en véhicule hors route devront se ravitailler et même se loger lors de leurs déplacements. Cette règle de 100 mètres doit être appliquée et expliquée judicieusement, car elle aurait inévitablement un impact majeur sur l'activité des véhicules hors route. Nous osons imaginer de devoir construire un sentier qui emprunte un chemin forestier simplement parce qu'il passe à moins de 30 mètres d'un camp de chasse. Il faut dès aujourd'hui penser à tous les inconvénients qui pourraient découler d'un manque de précision dans ce texte.

Les heures de fermeture. Les heures de fermeture nous semblent une option valable, mais encore une fois on attribue à nos bénévoles la responsabilité de négocier les exemptions à ces règles avec les municipalités. Il serait plus approprié de donner ces responsabilités à une instance régionale comme les CRE. Cela accélérerait le processus tout en le rendant plus efficace, plus efficace que la communication avec les municipalités. Une telle mesure ferait en sorte que les bénévoles de l'activité se sentiraient concernés, supportés par leur gouvernement.

Les normes de signalisation. Nous saluons les normes de signalisation proposées par le projet de loi; cela démontre que le gouvernement est conscient de l'importance de la signalisation dans les sentiers, d'autant plus que nos bénévoles sont expérimentés en matière d'installation de signalisation et ont une grande expérience dans des opérations de terrain. Nous aurions aussi aimé voir apparaître une norme de largeur pour les sentiers. Cette norme aurait été utile dans le passé et elle le serait certainement dans le futur pour les règlements de certaines problématiques rencontrées avec le MRN et d'autres intervenants terrain comme les clubs de motoneige.

Le traitement des plaintes. La fédération félicite la venue du processus bien défini des règlements de plaintes, car, dans l'état actuel des choses, nous savons que la majorité des plaintes ne se rendent pas comme il se doit à la table de concertation qui en est la responsable. Déjà, plusieurs citoyens membres de ces tables les ont désertées, dans certains cas par simple manque d'intérêt et dans certains autres uniquement par manque d'information sur l'existence de ces tables. Le nouveau processus de traitement des plaintes aura l'avantage d'être clair et structuré.

Les délais de désaveu. Le délai de désaveu... le délai de 90 jours pour l'entrée en vigueur et le désaveu d'un règlement pour les véhicules hors route des MRC ou des municipalités sont trop longs. Membres de la commission, un règlement est débattu à plusieurs niveaux avant même son adoption; il apparaît évident que toutes les parties impliquées sont déjà au fait de ce règlement avant même son adoption. Nous questionnons donc le fait que ce délai soit si long, surtout considérant que, pour un club possédant des sentiers d'hiver, par exemple, 90 jours pour mener à la fin de la saison pour laquelle il a précisément besoin de ce règlement. Nous croyons que, comme les intervenants sont déjà bien informés du contenu du règlement, le délai de désaveu pourrait considérablement diminué sans inconvénient majeur.

Contribution des propriétaires de véhicules hors route. La fédération ne peut que se réjouir de l'intégration de l'assistance financière dans la loi. L'activité VHR est déjà sous-financée, et cette hausse de la surtaxe à l'immatriculation contribuera à améliorer le niveau d'entretien des sentiers tout en y augmentant la sécurité. Avec plus de moyens financiers, il sera possible d'en faire plus, et nos bénévoles sauront l'apprécier. Nous avons toutefois des craintes quant au fonds pour les infrastructures et son mode prévu de gestion. Le programme géré par le MAMROT présentait des ratés importants au niveau de la gestion, qui s'est démarqué par une lenteur administrative. Nous craignons sérieusement que cela se répète avec les sommes dédiées aux infrastructures via la cotisation sur l'immatriculation. D'autre part, nous aurions souhaité voir une modification apportée à l'article 56 de la Loi sur les véhicules hors route par une hausse de 200 \$ à 400 \$ des

amendes prévues. Nous croyons que cette augmentation permettrait de conscientiser encore plus les utilisateurs et de les rendre davantage responsables.

En conclusion, la venue de ce projet de loi n° 121 est accueillie avec une certaine inquiétude par nos bénévoles. Ils perçoivent une augmentation de leur charge de travail, qui est déjà lourde. Aussi, il est essentiel de garder à l'esprit que tout doit être mis en oeuvre pour leur offrir tout le support possible afin de leur permettre de façon réaliste de rencontrer ces nouvelles règles. La fédération est d'avis qu'en bonifiant des recommandations mentionnées plus haut ce projet de loi contribuera à favoriser une cohabitation harmonieuse entre quadistes et citoyens, tout en assurant une certaine pérennité de l'activité VHR. Merci.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci, M. Charbonneau, M. Gagnon. Alors, vous êtes prêts à l'échange avec les parlementaires. M. le ministre, je vous donne la parole pour 22 min 30 s.

**M. MacMillan:** Merci, Mme la Présidente, M. Gagnon, M. Charbonneau, bienvenue. Dans votre mémoire, il y a une phrase que j'aime bien, là, vous dites: «Nous croyons que les mesures proposées dans le projet de loi [...] auront [un] effet d'aider l'harmonisation avec les citoyens et rassureront les utilisateurs [...] sur l'avenir de leur activité.» Mais, tout de suite après, là, ça ne va pas bien, mon affaire, là: «Mais le manque de clarté de ce projet de loi qui met une pression énorme sur nos bénévoles et cause de la frustration.» Pouvez-vous m'expliquer ça, s'il vous plaît? C'est important, là, qu'on...

**M. Gagnon (Danny):** C'est parce que les bénévoles, là, des... les bénévoles, eux autres, ils lisent le projet de loi n° 121 puis ils disent: Regarde, on va être encore poignés pour aller négocier avec les municipalités, rencontrer des citoyens, faire des consultations. Ça va être compliqué. Il va falloir y aller village par village.

Je pense que... Puis, nous, quand on a eu toute la polémique des heures de fermeture, on a eu des appels qui nous ont dit: Regarde, énervez-vous pas avec ça, on va donner un troisième mandat aux tables puis on leur dire de régler ça au niveau régional puis d'arriver faire une recommandation à l'ensemble du territoire, à nos gars. On a dit: Ah! Regarde, ça, c'est une bonne solution, parce qu'en fin de ligne ce ne sera pas les bénévoles qui vont avoir à se débattre puis à faire la recommandation auprès des municipalités.

Puis là, bien ce n'est pas ça. Là, c'est comme, les gars, ils vont aller se débattre avec les municipalités ou les MRC. Ce n'est pas évident; c'est des bénévoles. Puis ça suscite de la frustration. Même, je regarde, quand les gars, ils vont s'assire aux tables de concertation, ils disent: Moi, je suis assis là le mardi après-midi, à une réunion de table de concertation, toute la gang autour de la table, ils sont tous payés; moi, je suis bénévole, je perds un après-midi de travail pour aller m'assire là, puis il dit: Tu veux faire ça le soir, ils ne veulent pas, ils ne peuvent pas, eux autres, ils ne se seront pas payés s'ils viennent travailler le soir, tu sais?

Ça fait que c'est tout cet aspect-là, là, de support aux bénévoles, qui est important pour eux autres. C'est ça qui cause surtout de la frustration au niveau des bénévoles.

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

**M. MacMillan:** Mme la Présidente, la table de concertation, vous dites que les gens sont frustrés parce qu'ils vous représentent dans les clubs quads, mais, le club quad, vous, ce n'est pas du bénévolat, là, mais...

**M. Gagnon (Danny):** Non, ce n'est pas du bénévolat.

**M. MacMillan:** Mais les autres...

**M. Gagnon (Danny):** Moi, je vais y aller, il n'y a pas de trouble là.

**M. MacMillan:** Mais je comprends... C'est la première fois que je l'entends. J'ai fait le tour des 17 tables l'an passé, puis c'est la première fois que je l'entends aussi clair que ça, là. Je veux dire, il n'y a personne qui nous avait indiqué ces frustrations-là, comme vous dites. Les bénévoles, je pense que le gouvernement a fait sa part; ce n'est pas grand-chose, mais on les a reconnus, chez vous, et les motoneiges. Mais je pense qu'il y a peut-être un manque... le projet de loi n'est pas passé, là, mais, je veux dire, ce n'est pas... Nous, en tout cas, sur notre côté, on veut que ce soit les MRC qui prennent la décision sur les heures, là. Mais le projet de loi n'est pas ancré dans le ciment encore, on va avoir sûrement des discussions avec les autres partis politiques.

Mais, quand vous dites qu'il y a des tables de consultation... Il y a des tables de consultation, d'après vous, qui ne fonctionnent pas?

**M. Gagnon (Danny):** Non, pas qui ne fonctionnent pas, mais il y a des tables de concertation que des citoyens ne sont pas présents aux tables de concertation, là. Il y a des... Il y a certaines tables qu'il n'y en a pas, de citoyens. Il n'y en a pas eu parce qu'il n'y avait pas de problématiques qui les intéressaient; il y en a eu qu'ils y ont été parce qu'il y a des citoyens qui y ont été, puis les citoyens se sont rendus compte que, regarde, ils ont dit, leur dossier, il s'est réglé ou il ne s'est pas réglé, ils ne sont plus là. Je peux vous dire, moi, que... à date, je siège sur certaines tables, puis il y a des tables que, des citoyens, il n'y en a plus, de citoyens sur les tables, là.

**M. MacMillan:** Je ne veux pas en faire un débat, là, mais vous me surprenez, là. Je vous le dis bien honnêtement, là. On se connaît, là. Je n'ai pas entendu ça dans tous les... les deux, puis il y en a, des tables, que j'ai rencontrées deux fois. C'est la première fois, là. Malheureusement... bien, pas malheureusement, heureusement, on les a reconnues pour un autre trois ans. Mais, s'il y a des frustrations, il faudrait le savoir. Mais c'est la première fois, franchement, que j'en entends parler aussi clair que ça.

Dans votre rapport, vous ne parlez pas de l'immunité du tout. Je sais que vous en avez parlé au mois de mars 2010, là...

**M. Gagnon (Danny):** On en a parlé au mois de mars.

**M. MacMillan:** Oui, juste... j'aimerais ça, parce qu'on a un nouveau critique dans l'opposition, alors il a sûrement lu votre rapport du mois de mars, là, mais

j'aimerais vous entendre sur l'immunité pour peut-être aider à clarifier certaines choses, là.

● (15 h 20) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Charbonneau.

**M. Gagnon (Danny):** C'est sûr que le prolongement de l'immunité, nous, on en est contents, on en est satisfaits. On n'en a pas parlé dans le mémoire, parce qu'on sait que, d'après les documents, il va probablement être réévalué au terme du projet de loi. Donc, c'est la raison pour laquelle on n'en a pas parlé. Par contre, on pense qu'elle devrait être... elle va se prolonger, parce que l'ensemble des problématiques... l'ensemble des problématiques, citoyen par citoyen, ne sera pas réglé.

Puis ce n'est pas juste un problème de VHR, là. Quand je parle d'immunité, là, moi, c'est un problème de n'importe quoi. J'ai déjà entendu des gens qui parlaient des... qui se plaignaient du bruit du souffle des baleines, dans le Bas-Saint-Laurent, quand on parlait du port méthanier. Ça fait que c'est un problème de société, ce n'est même pas un problème de... juste de VHR, c'est qu'aujourd'hui personne ne veut de quoi dans sa cour, tu sais. Ça fait que je pense que l'immunité, à un moment donné, vous allez être obligés de l'étendre aux autoroutes puis vous allez être obligés de l'étendre à d'autres choses, parce que les gens... Tu sais, si on est rendus là, là, c'est un problème de société, ce n'est pas juste un problème... Ça fait que l'immunité, là, d'après moi, elle devrait rester à long terme, elle devrait être permanente.

**M. MacMillan:** Et le côté de la médiation, M. Gagnon...

**M. Gagnon (Danny):** On apprécie qu'il y ait un processus de médiation, parce que les plaintes... Tu sais, des fois, là, même s'il y aurait... s'il y a certaines terres que, peut-être, un citoyen, là, lui, il arrive avec son problème... il arrive avec son problème, puis l'autre qui a un problème, il n'en parle pas, ou on ne le sait pas... Donc, le fait d'avoir la médiation, ça va nous permettre d'avoir des problèmes plus en profondeur puis d'être capables de régler les problèmes plus terre à terre, sur le terrain, avec des gens qui pourraient avoir un problème. Puis, quand on n'est pas au courant d'un problème, là, bien on ne peut pas être partie de la solution. Donc, si on n'a pas la chance de s'asseoir avec les gens... Ça fait que, pour nous, là, le processus de médiation, on trouve que c'est très positif.

**M. MacMillan:** Je ne sais pas si je me trompe, mais j'ai le sentiment que votre club des quads n'a pas les mêmes problèmes dans ses sentiers que d'autres. Vous avez... Ce que je veux dire par ça, là, je vais être... On entend moins les quads, là, en tout cas dans ma région, là, je ne connais pas... on entend moins parler de problèmes de sentiers comme les motoneiges peuvent avoir. Je ne dis pas que c'est le problème des motoneiges, là, prenez pas...

**Une voix:** Non, non, non.

**M. MacMillan:** Mais c'est parce qu'au début j'étais sous l'impression que les quads, c'était le problème de tout le monde: ça menait trop de train... Je n'ai jamais vu un quad... Moi, ils passent en avant de chez nous, là, en arrière, là... bien, les motoneiges, à, je ne sais pas, là,

1 000 pieds ou un peu plus, on ne les entend pas. Mais est-ce que je me trompe, que vous avez moins de problèmes dans vos sentiers, depuis un an ou deux, qu'il y en avait au début?

**M. Gagnon (Danny):** On a moins de problèmes. C'est sûr...

**M. MacMillan:** Ou c'est parce que... Excusez, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, M. le ministre.

**M. MacMillan:** Ou c'est parce que vous réglez vos problèmes vous autres mêmes.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Charbonneau.

**M. Charbonneau (Pierre):** Bien, ce qui arrive, c'est que...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oups! M. Gagnon.

**M. Charbonneau (Pierre):** Pardon?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Gagnon.

**M. Charbonneau (Pierre):** Bien, je peux répondre.

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est parce que, pour les galées, des fois, pour que les gens sachent...

**M. Charbonneau (Pierre):** Je peux répondre quand même.

**La Présidente (Mme Doyer):** Non, allez-y. Allez-y, M. Gagnon.

**M. Charbonneau (Pierre):** C'est que, bien souvent, quand on développe un sentier, comme j'avais dit dernièrement, c'est qu'on va voir tous les propriétaires, on s'assure d'avoir les droits de passage. Je ne te dis pas que les motoneiges ne le font pas, mais on essaie de s'éloigner des résidences, en partie, parce qu'on est conscients du bruit. C'est sûr qu'à certains endroits on n'a pas le choix, on passe proche de résidences, on dit 30 mètres... Comme vous parliez dans la loi, 100 mètres, ça va occasionner des problèmes.

**M. MacMillan:** Oui. Je vais vous en parler tantôt, là.

**M. Charbonneau (Pierre):** Mais c'est sûr et certain que, la plupart du temps, si je regarde ce qu'on entend provincielement, c'est que les gens vont voir les personnes qui sont en place, les propriétaires de terrains, ils discutent avec eux autres puis ils essaient de trouver des alternatives pour éloigner le bruit le plus possible. Mais, vous donner un exemple, dans ma région, moi, on a réglé un problème de 10 propriétaires terriens, mais il y en a un autre qui s'est rapproché un peu plus du sentier. Mais, 10 pour un, on se dit que ce n'est pas si pire quand même. Mais ce n'est pas facile à régler.

**M. Gagnon (Danny):** Puis aussi, il y a le fait que les véhicules tout-terrains, premièrement, à 99,9 %, c'est tous des véhicules à quatre temps. Quand on parle de la problématique du bruit, bon, bien, avec ce qui s'est passé depuis 2006, il y a eu énormément de sensibilisation au niveau du bruit. Donc, même au niveau des clubs, on sent qu'il y a déjà de moins en moins de plaintes. Et, les clubs, ils sont assez sévères avec les gens qui ont des échappements modifiés qu'il y a des places... Exemple, dans Lotbinière, là, les patrouilleurs, le matin, ils se tiennent dans le parking puis, quand il arrive un gars qui a un VTT modifié, ils disent: Regarde, tu ne débarques pas ça icitte, là, tu sais, là, regarde, tu t'en vas ailleurs, là, on ne veut pas voir ça icitte.

Ça fait qu'au niveau du bruit on est beaucoup plus sévère. Au niveau des agents de surveillance de sentiers, ils sont beaucoup plus conscients parce qu'on a... on a beaucoup sensibilisé nos clubs et nos gens à dire: Regardez, là, les échappements, puis tout ça... Les concessionnaires aussi. Il y a beaucoup de concessionnaires au Québec qui ont cessé de vendre des échappements de performance parce que... Si on aime ça faire du VTT ou de la motoneige, pourquoi qu'on prendrait un fusil puis qu'on tirerait dans notre sport? Puis, mettre des échappements modifiés ou faire des choses qui pourraient déranger les autres, bien on va tirer dans notre sport.

**M. MacMillan:** Je veux parler des mètres, là, tant le 100 mètres puis le 30 mètres. Mais ça m'a frappé tantôt, quand vous avez parlé, là, «...1 632 agents de surveillance ainsi que 52 agents fédérés.» Expliquez-moi ça.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Gagnon.

**M. Gagnon (Danny):** Les agents...

**M. MacMillan:** Excusez, Mme la Présidente.

**M. Gagnon (Danny):** Les agents fédérés, c'est des agents qui relèvent de la fédération, c'est des agents qui ont des VTT fournis, les remorques fournies. On paye leurs frais de déplacement quand ils patrouillent. Ils sont uniquement axés sur la sécurité, ils n'ont aucun axe sur la... sur vraiment... sur les vignettes ou les droits d'accès, c'est uniquement axé sur la sécurité. Ils sont formés, ils ont quatre jours de formation par année, à deux périodes différentes dans l'année. Assez qu'il y a des régions que la Sûreté du Québec nous dise: On ne veut pas les voir, ils sont trop sévères! On ne veut pas les voir, ils connaissent plus la loi que nous autres!

**M. MacMillan:** La Sûreté du Québec, elle dit ça?

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

**M. MacMillan:** C'est de valeur que notre collègue n'est pas ici.

**M. Gagnon (Danny):** C'est de valeur, j'aurais aimé ça! Non, mais, j'ai des raisons comme ça. Secteur Saint-Michel-des-Saints, ils ont dit: On ne veut pas les voir, ils sont trop sévères. Des fois, ces gars-là, ils patrouillent, là, en VTT, puis il y a des agents de la Sûreté du Québec qui se joignent à eux puis ils disent: Crime, ils connaissent

la loi plus que nous autres. On enseigne aux gars de la Sûreté du Québec des éléments de la loi sur les véhicules hors route parce qu'ils ne la connaissent pas.

**M. MacMillan:** Est-ce que les agents de surveillance... Mme la Présidente... M. Gagnon, est-ce que les agents de surveillance font la même chose?

**M. Gagnon (Danny):** Les agents de surveillance font la même chose, ils sont un petit peu moins sévères, mais ils font la même chose aussi: ils vérifient le port des équipements, les équipements obligatoires, rétroviseurs, tout ça.

**M. MacMillan:** Puis, vos membres sont au courant de ça, par exemple...

**M. Gagnon (Danny):** Oui.

**M. MacMillan:** ...que ces gens-là existent. Ils n'ont pas de pouvoir de ticket, là, excusez le mot, là, mais...

**M. Gagnon (Danny):** Bien, au niveau des agents fédérés, ils ont un pouvoir de ticket, de contraventions directes: on a une entente avec le bureau du Procureur général du Québec. On leur transmet les contraventions direct.

**Une voix: ...**

**M. Gagnon (Danny):** Oui. Et on est en train, là, d'enseigner cette...

**M. MacMillan:** C'est bon... C'est bon en câline.

**M. Gagnon (Danny):** Puis, cette année, on va enseigner aussi à...

**Des voix: ...**

**M. MacMillan:** Non, mais c'est drôle, j'ai... je vous le dis bien honnêtement, ça ne m'a jamais frappé avant, ça. J'ai manqué ça. Parce qu'on se casse la tête, là... Bien, on se casse... Je me casse la tête, si vous voulez, au côté sécurité pour les motoneiges, comment on peut... on parle de nuit, là, puis on parle de toutes sortes d'affaires comme ça, là. Puis qu'est-ce que vous avez là, c'est formidable, ça!

**M. Gagnon (Danny):** On le fait puis on fait les efforts... Puis, cette année, même, on va enseigner à nos... à nos... aux 1 632 agents, on va leur enseigner la procédure qu'ils ont à prendre pour émettre une contravention. C'est un petit peu plus compliqué pour eux autres à leur niveau, mais on va commencer à leur enseigner les procédures pour pouvoir émettre des contraventions.

**M. MacMillan:** Ça fait combien d'années que les clubs quads existent?

**M. Gagnon (Danny):** 25 ans.

**M. MacMillan:** 25 ans. Parlons du 100 mètres, maintenant. Vous avez...

**M. Gagnon (Danny):** Oui.

**M. MacMillan:** J'aimerais que vous m'expliquiez ça plus... je vais me servir de vos mots, plus clairement.

**M. Gagnon (Danny):** Bien, ce qui arrive, c'est qu'on a encore des régions qui sont en développement: l'Abitibi, les clubs ne sont pas tous interreliés; la Côte-Nord, les clubs ne sont pas tous interreliés. Puis là, eux autres, ces régions-là, les commentaires qu'on a eus des ces régions-là concernant le projet de loi n° 121, c'est: Aïe, nous autres, là, on va faire quoi, là, pour rentrer dans les villages, là, dans notre développement, ou rentrer dans les municipalités, avoir accès aux services? On est pris avec la règle des 100 mètres. Aussitôt qu'on va être obligés...

Oui, il y a un processus de consultation, mais, le processus de consultation, peut-être qu'il aurait dû être plus serré au niveau des gens qui risquent d'être impliqués... au niveau des gens qui restent à impliquer, parce que, s'il y a un gars dans le village, là, qui n'en veut pas, de VTT, puis il va au conseil de ville puis il dit: Moi, je n'en veux pas, de VTT, mais, lui, il est à 5 kilomètres de la trail, là, il va avoir une influence. Puis.. Vous savez, dans les municipalités, là, les élus politique dans les municipalités, ils vont là pour régler des problèmes qui les affectent, des fois, ça fait qu'il y a des municipalités, des VTT, ils n'en veulent pas, là.

**M. MacMillan:** Mme la Présidente, M. Gagnon, vous ne pensez pas, là, que vous êtes en train de me dire que, si, moi, j'ai une maison, là, puis je veux vous donner la permission de passer, mais ça prend 100 mètres, pas 30 mètres, vous n'êtes pas d'accord avec ça? C'est-u ça que vous me dites?

**M. Gagnon (Danny):** Si vous me donnez la permission de passer à... Non, mais il devrait y avoir un... Il faut arriver à... Pour rentrer dans une municipalité, pour avoir accès aux services, là, il va falloir rentrer à quelque part dans ces régions-là. Les autres régions, elles n'en ont pas, de problèmes. Mais, les régions en développement, il y a une problématique de création, parce que les sentiers ne sont pas faits, là.

**M. MacMillan:** Oui, je suis d'accord, mais vous ne pensez pas, pour la quiétude, là, vraiment la tranquillité de ces gens-là, qu'on doit limiter ça à 100 mètres?

● (15 h 30) ●

**M. Gagnon (Danny):** Je suis d'accord avec le fait que ça soit limité à 100 mètres, là. Je n'ai pas de problème avec le 100 mètres sur les nouveaux sentiers. Le problème qu'on a avec le 100 mètres, c'est sur les régions qui sont en développement, dont le réseau n'est pas encore existant, pour avoir accès aux services. En dehors de la municipalité, là, qu'ils soient à 100 mètres, il n'y a pas de problème, là.

**M. MacMillan:** Ça n'existe pas. Mais, dans les municipalités, vous n'êtes pas d'accord, à 100 mètres, c'est 30 mètres que vous voulez avoir?

**M. Gagnon (Danny):** Oui. Dans la municipalité, là, quand on parle... dans les municipalités, il faut s'entendre, là, parce que, dans les municipalités où que le réseau il est actuellement, là, il est à 30 mètres des maisons, ou ces choses-là, là...

**M. MacMillan:** Ah oui! Mais ça, on ne le touche pas, non plus. On ne demande pas que ça soit à 100 mètres.

**M. Gagnon (Danny):** Moi, je ne demande pas non plus que ça soit 100 mètres, non plus, là. Je veux que ça reste de même.

**M. MacMillan:** Non, non. Bien, inquiète-toi pas.

**M. Gagnon (Danny):** Mais c'est les nouvelles, c'est les clubs, c'est les régions. Ça s'attaque surtout à des régions comme Charlevoix, l'Abitibi, la Côte-Nord...

**Une voix:** Nord-du-Québec.

**M. Gagnon (Danny):** ...le Nord-du-Québec, pour l'accès à la municipalité, parce que c'est... le réseau, il n'est pas existant. Si on se réveille avec une règle de... pas d'exemption ou de mesures de concertation pour ça, bien là, il n'y en aura pas.

**M. MacMillan:** Mais, M. Gagnon... Mme la Présidente, excusez mon ignorance, là, mais, quand vous rentrez dans une ville, en Basse-Côte-Nord, dans le Grand Nord ou à Charlevoix, vous ne passez pas à côté de la maison. Moi, je pense que vous passez carrément dans la rue pour aller... vous rendre au restaurant ou au gaz ou au dépanneur, ou tout ça, là. Vous n'êtes pas d'accord avec ça? Je ne parle pas des motoneiges, là, mais je parle des quads, qu'est-ce que j'ai vu, là, par chez nous. Si je parle de Val-des-Bois, puis je parle de la Salette, puis je parle de Notre-Dame-du-Laus, il y a des soirs, en avant de l'hôtel, il y a plus de quads que d'autos, là. Je veux dire, je pense... je n'ai pas vu... Moi, là, tant qu'à moi, je n'ai pas vu de sentiers de quad en plein coeur de la municipalité. Je n'en ai pas vu.

**M. Gagnon (Danny):** Non, non. Nous autres, c'est pour l'avoir... c'est pour...

**M. MacMillan:** Je me trompe-tu?

**M. Gagnon (Danny):** Vous ne vous trompez pas, là. C'est pour avoir accès. C'est sûr que, dans la municipalité, pour avoir accès à la station-service, il faut passer sur la rue, là. C'est certain, là.

**M. MacMillan:** C'est bon. Bien, je vais... Il me reste combien de temps? Mon collègue de...

**La Présidente (Mme Doyer):** Il reste... Vous avez fait 16 minutes sur 22 min 30 s.

**M. MacMillan:** C'est... Pourquoi dites-vous ça? C'est parce que j'ai trop parlé?

**La Présidente (Mme Doyer):** Non. Moi, c'est...

**M. MacMillan:** Non. Ah! O.K.

**La Présidente (Mme Doyer):** Ce n'est pas à moi de juger de si vous parlez trop ou pas.

**M. MacMillan:** Non. Mon collègue...

**Une voix:** On peut-u le dire, nous autres?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. MacMillan:** Non. Tu peux le dire, mais je vais te le dire, moi aussi, d'abord.

**La Présidente (Mme Doyer):** Vous pourriez utiliser vos 22 minutes. C'est à vous, cette prérogative.

**M. MacMillan:** Oui, oui. Merci.

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

**M. Diamond:** Merci, Mme la Présidente. Salutations aux collègues, M. Charbonneau, M. Gagnon. Quand que vous parliez des sentiers dans les municipalités, moi, dans mon ancienne vie, j'étais maire de la municipalité de Saint-Alexis-des-Monts, et votre circuit de VTT passait en plein coeur du village. Il passait à peu près à 15 pieds des maisons. Par contre, il y avait un respect. Ça, il faut donner ça, parce qu'il y avait un respect. Parce que, quand vous arrivez sur votre sentier à vous, pour aller chercher un service, vous avez 1 500 pieds, hein? Vous pouvez quitter le sentier, puis vous avez 1 500 pieds pour aller chercher un service. Donc, à Saint-Alexis-des-Monts, c'est ça, vous passez dans certaines routes, comme la rue Saint-Joseph, la rue Saint-Pierre, pour aller chercher des services, mais vous étiez très près des maisons. Donc, on espère que ça va rester de même.

Mais ma question, ce n'était pas ça. Quand vous parlez de «délais de 90 jours pour l'entrée en vigueur, ou le désaveu, des règlements pour les véhicules hors route des MRC, out des municipalités, sont trop longs», ça serait quoi, le délai raisonnable pour vous?

**M. Gagnon (Danny):** Bien, pour...

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Gagnon.

**M. Gagnon (Danny):** ...pour nous, ça pourrait être 35... être 30, 40... de 30 à 45 jours, parce que, quand on arrive au niveau d'un règlement, par expérience, les municipalités consultent tellement, ils appellent la police, ils s'informent, ils parlent à Transports Québec, ils s'informent. Quand ils adoptent le règlement, là, tout le monde est pas mal au courant qu'il va y avoir un règlement d'adopté, puis tout. De voir qu'il y a un délai de 90 jours pour le désavouer, on trouve ça pas mal long, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est bien, M. le député?

**M. Diamond:** Oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** Est-ce que j'ai d'autres questions? Non? M. le député de Gouin.

**M. Girard:** Oui. Bonjour aux représentants de la Fédération québécoise des clubs quads. Merci d'être ici, en commission parlementaire. Je voulais revenir sur un certain nombre d'éléments de votre présentation. Vous nous dites, à la page 1, qu'au cours des dernières années le

contexte économique puis certains dossiers en litige avec le gouvernement ont fait fuir une partie de votre clientèle. À quoi faites-vous référence?

**M. Gagnon (Danny):** Bien, on fait référence au dossier du transport du passager.

**M. Girard:** Pouvez-vous élaborer là-dessus?

**M. Gagnon (Danny):** Bien, c'est le fait que ce n'était pas permis de transporter un passager sur un véhicule hors route qui était conçu pour une personne. Donc, et quand... Tu sais, ça a adopté en 1996, mais il n'y a pas eu d'application pendant 10 ans, puis là, en 2005... 2004-2005, la Sûreté du Québec, ils ont dit: on va se mettre à donner des contraventions. Sauf que, des véhicules tout-terrains modifiés pour une personne, là, qui ont été modifiés pour transporter un passager, il y en avait 300 000 en circulation à ce moment-là, là. Donc, là, les gens, ils ont dit: Regarde...

Parce que, dès qu'on met un projet de loi en force ou qu'on met... on met des affaires comme le passager... un dossier de passager, tout ça, les citoyens, là, les gens, là, eux autres, ils pensent que la Loi sur les véhicules hors route, c'est juste dans nos trails à nous autres, dans les fédérations. Puis là, tout de suite, eux autres, ils disent: Ah! Il va y avoir des polices, ils n'ont pas le droit à des passagers, je vais lâcher la fédération, moi, je vais lâcher les sentiers, je vais aller me promener ailleurs, tu sais? Ça fait qu'on incite les gens à la délinquance, puis là ils n'adhèrent pas au mouvement, puis...

**M. Girard:** J'avais un autre élément, sur la contribution des propriétaires de VHR. Vous dites que vous êtes en faveur de l'intégration de l'assistance financière dans la loi, vous dites que c'est une bonne nouvelle, vous allez pouvoir en faire plus avec ça, puis ça va avoir un effet positif sur vos bénévoles, mais vous nous dites aussi que vous avez des craintes quant au fonds pour les infrastructures puis son mode de gestion, puis vous dites que le programme, qui était géré par le MAMROT, il y avait des ratés importants par rapport à la gestion puis il y avait une lenteur administrative. Est-ce que vous pourriez élaborer sur ces commentaires-là, nous expliquer quels sont...

**M. Gagnon (Danny):** On a annoncé des sommes, pour régler des problématiques avec la cohabitation des riverains, de 4 millions en 2006, puis on a eu les règles, on a eu les règles du programme en 2008 et demi, tu sais. Ça a pris deux ans, juste avoir les règles du programme, tu sais. Ça fait que... On avait perdu deux ans, là. Puis on ne veut pas que le programme, le nouveau programme d'infrastructures soit pris dans des délais semblables, là, d'avoir des règles puis d'accumuler deux ans pour avoir des règles, quand c'est nous qui mettons de l'argent dans le fonds.

**M. Girard:** Le gouvernement a justifié ça comment, un délai de deux ans pour établir les règles?

**M. Gagnon (Danny):** On a... Regarde, on n'a pas eu de... tu sais, bien là, il fallait que ça passe au Conseil du trésor, c'est la mécanique habituelle, là. Les gens venaient nous expliquer le programme, ils disaient: On n'est pas sûrs, ça n'a pas encore passé au Conseil du trésor, puis là, il y avait un autre comité consultatif quand on arrivait avec d'autre

chose, puis ça évoluait tout le temps, jusqu'à temps qu'on arrive à une chose cannée, mais ça a pris deux ans et demi avant que ce soit canné, là. Ce n'est pas...

**M. Girard:** ...la même chose se produise dans ce cas-ci?

**M. Gagnon (Danny):** Bien, on ne veut que... on a une petite crainte là-dessus, là, on ne veut pas que ça arrive.

**M. Girard:** Vous nous dites aussi que, sur la question des amendes, vous souhaitez que... à l'article 56, il y ait une augmentation, une hausse de 200 \$ à 400 \$ des amendes. Donc, vous trouvez qu'on ne voit pas assez loin au niveau des amendes? Pourquoi vous voulez une augmentation des amendes? Ça va avoir un effet bénéfique au niveau des délinquants? C'est un peu...

**M. Gagnon (Danny):** C'est au niveau des délinquants. Ce qui arrive, ces articles-là, bon, ils sont liés à la carte de membre, sont liés à d'autres éléments de la loi. Le gars, une amende de 100 \$, quand la carte de membre, exemple, en motoneige, elle vaut 300 \$, ils aiment bien mieux prendre une amende de 100 \$ puis risquer de ne pas se faire pigner les quatre, cinq autres fois qu'il va faire des randonnées, ou des choses comme ça, là, tu sais. C'est comme si... là, à un moment donné, le gars, il dit: Regarde, j'aime mieux payer le ticket que rentrer membre, tu sais, ça fait que c'est comme, on va dire, les gars, ils ont dit: Regarde, ça n'a pas d'allure, l'amende n'est pas assez chère. On a mis des augmentations d'amendes dans d'autres éléments de la loi, ça fait qu'on en rajoute une là, tu sais.

**M. Girard:** Est-ce que vous pensez que 400 \$, c'est suffisant ou vous souhaiteriez que ce soit encore plus... que ce soit encore plus élevé?

**M. Gagnon (Danny):** Oui, c'est suffisant, c'est suffisant.

**M. Girard:** O.K. Je vous...

**M. Gagnon (Danny):** Ça permet de conscientiser puis de responsabiliser les gens. Puis, le but de la loi, c'est d'amener les gens vers les réseaux de sentiers, donc c'est de les inciter à adhérer.

**M. Girard:** Je voulais aussi revenir sur la question du mécanisme de traitement des plaintes. Dans le projet de loi, il y a des articles qui concernent la question du traitement des plaintes et le processus de médiation. Lorsqu'il y a eu des consultations sur le document, bon, au printemps dernier, vous êtes venus en commission parlementaire, comme d'autres groupes. Un des éléments qui avait retenu l'attention des parlementaires était qu'au terme de la médiation on puisse envisager un processus d'arbitrage dans le cas où il y a mésentente entre les différentes parties concernées.

Est-ce que, vous, vous seriez ouverts à ce qu'on bonifie la proposition gouvernementale qui est sur la table pour faire en sorte que, dans le cas où le processus de médiation échoue, qu'il y ait un processus d'arbitrage? Le Barreau du Québec, qui est venu hier en commission parlementaire, nous l'a suggéré; la Protectrice du citoyen a

fait parvenir, également, à la présidente de la commission une lettre l'invitant également à... indiquant aux parlementaires qu'elle souhaiterait également qu'il y ait un processus d'arbitrage.

Donc, est-ce que, vous, ça vous apparaît être une proposition intéressante pour autant satisfaire ceux et celles qui pratiquent ce loisir-là, mais également les citoyens, qui ont aussi le droit à la quiétude?

● (15 h 40) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Gagnon.

**M. Gagnon (Danny):** Pour nous, le processus d'arbitrage, ça alourdit, tu sais, c'est de quoi qui risque d'alourdir. Ça dépend toujours quelle approche que les organisations ont. Nous, on a une approche de mode de solution. Donc, si on est informés d'une problématique avec un citoyen, quand on va aller s'assire avec ce citoyen-là, on va aller vers le futur de notre activité et on va aller vers un mode de solution. On n'essaiera pas de trouver des... de ne pas trouver une solution pour en arriver à des solutions. On a un problème actuellement dans le Bas-Saint-Laurent, on est en train de le régler avec le citoyen, on va arriver à une solution qui satisfait les deux, puis le problème, il va être réglé puis il va être réglé à long terme. C'est vraiment... Tu sais, c'est d'avoir une approche de solution, pas avoir une approche d'entêtement. Puis, chez nous, bon, on a une approche de solution et on va travailler dans ce sens-là dans ce processus-là. Donc, on ne croit pas que l'arbitrage va être nécessaire, pour nous.

**M. Girard:** Vous nous dites également, dans le traitement des plaintes, que, dans l'état actuel des choses, la majorité des plaintes de ne rend pas à la table de concertation qui en a la responsabilité, puis vous nous dites qu'il y a plusieurs membres qui ont déserté les tables. C'est un constat que vous faites un peu partout à travers le Québec?

**M. Gagnon (Danny):** Si on faisait le tout des tables pour savoir comment qu'il y a de citoyens autour des tables, là, on serait bien surpris de voir qu'il n'en reste plus beaucoup, des citoyens autour des tables, tout ça, puis, même, si on prend... exemple, la dernière commission parlementaire qu'il y a eu, les derniers citoyens qui sont venus déposer un mémoire, c'est des citoyens qui avaient un problème important, à mon avis, c'étaient des citoyens qui n'étaient même pas assis à la table, qui n'étaient même pas à la table, tu sais, et puis que... tu sais... Mais, tu sais, c'est sûr que ce n'est pas... Les problèmes, là, il n'y en a pas des tonnes, là, puis il n'y a pas de tonnes de personnes qui viennent avec des problématiques, là. Mais, avec le processus de médiation, ça, on le fait connaître, on va régler des problèmes, aussi.

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

**M. Girard:** Bien, vous dites qu'il y en a donc actuellement... ils désertent, il n'y en a presque pas qui participent aux tables. Donc, quand ça a été mis... M. le ministre, vous avez eu une période pour intervenir, je n'ai pas fait de commentaires. J'aimerais pouvoir poser mes questions librement.

**Une voix:** ...

**M. Girard:** Parfait. Alors... C'est ça.

**Une voix:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** Non, non... À l'ordre! à l'ordre!

**Une voix:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** À l'ordre! À l'ordre!

**Une voix:** ...

**M. Girard:** Oui, c'est ça. Parfait.

**Une voix:** ...

**M. Girard:** Bien oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** Effectivement...

**Une voix:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** Non. Non, non, non, là. À l'ordre! Je pense que là on va garder le respect qu'on a toujours, dans cette commission-là. Je ne veux pas entendre des gens déranger ceux qui interviennent, les personnes qui interviennent. Effectivement, les gens ont eu la prérogative de poser leurs questions. M. le député de Gouin, la parole est à vous.

**M. Girard:** Merci, Mme la Présidente. C'est ça, donc je revenais sur la question du traitement des plaintes. Vous, le portrait... Donc, vous dites qu'un peu partout à travers le Québec vous ne connaissez pas beaucoup... qu'à plusieurs endroits les citoyens désertent, puis vous pensez qu'avec un mécanisme ou plus d'information ils vont s'intéresser davantage au processus, puis il y aura des lieux pour pouvoir échanger. Puis, vous, actuellement, comment vous procédez quand il y a des citoyens qui font des plaintes par rapport à la présence... qui ont une... c'est-à-dire qu'on met en cause leur quiétude? Comment vous procédez quand des citoyens vous interpellent là-dessus?

**M. Gagnon (Danny):** On intervient. On intervient pour trouver une solution, puis, dans plusieurs cas, on trouve la solution puis on la règle.

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

**M. Bergeron:** Merci, Mme la Présidente. Je m'interroge également sur un certain nombre d'éléments de votre mémoire. Sur la question des tables de concertation, j'exprime à peu près la même surprise que M. le ministre, dans la mesure où les groupes qu'on a entendus au mois de mars dernier... En fait, les tables de concertation qui se sont donné la peine de nous faire valoir leurs points de vue disaient: Il faut reconduire les tables de concertation. Alors, nous, ce qu'on avait compris, c'est qu'elles étaient plutôt utiles, puis qu'elles étaient souhaitées. Mais là je comprends que ce sont, dans plusieurs des cas, des appareils plutôt inopérants, là.

**M. Gagnon (Danny):** Je ne dis pas que c'est appareils inopérants, là. Les tables, elles sont utiles, elles ont fait un travail énorme, mais de dire qu'elles ont suscité l'intérêt des citoyens de toutes les régions du Québec, ce n'est pas ça. Mais elles ont contribué énormément et contribuent encore énormément à régler énormément de problématiques terrain, de stabilisation du réseau puis... et tout. Mais, pour dire que la majorité des tables, elles ont eu des problématiques terrain avec des citoyens, importantes, d'amenées, il n'y en a pas eu, là. Tu sais, en Abitibi, il n'en ont probablement pas, de citoyens sur leur table, là, à la table de l'Abitibi. Moi, je siège sur des tables en Montérégie, des citoyens, il n'y en a pas sur les deux tables en Montérégie. Dans Lanaudière, je ne me souviens pas s'ils en ont eu, mais, tu sais, il y en a eu en Mauricie, il y a M. Lacroix qui siège dans les Laurentides, mais, sur la majorité des tables, il n'y en a pas, des citoyens, là.

**M. Bergeron:** Mais, Mme la Présidente, au-delà de la composition de la table, corrigez-moi si je me trompe, mais ma compréhension des choses est à l'effet que la table n'est pas nécessairement là pour accueillir sur... pour accueillir dans sa composition l'ensemble des citoyens insatisfaits. Vous faisiez référence tout à l'heure aux gens de Saint-Zénon, qui étaient bien sûr deux lorsqu'ils sont venus comparaître mais qui représentent plus de gens que ça qui ont une problématique, mais on ne s'attend pas nécessairement à ce que les gens, parce qu'ils ont une insatisfaction, soient nécessairement assis à la table de concertation. Ce qu'on se serait attendu, c'est que la table puisse servir de mécanisme de règlement des différends. Ce qu'on a constaté, c'est que les tables réussissaient à géométrie variable à jouer ce rôle.

C'est ce qui nous a amenés à la suggestion d'un certain nombre d'intervenants de proposer une espèce de nouveau mécanisme de règlement des différends. Et justement, lorsque j'arrive à votre évaluation du mécanisme de règlement des différends, vous avez l'air plutôt satisfait de ce qu'on a imaginé comme mécanisme. Puis j'aurais le goût de poser la même question que vous a posée le ministre il y a quelques instants: Si cette table s'avère aussi intéressante que vous semblez le dire et si tant est qu'elle devait donner lieu à des résultats éminemment intéressants rapidement, on n'a plus besoin d'immunité, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Gagnon.

**M. Gagnon (Danny):** On n'a pas... on va toujours, comme je revenais toujours, on va toujours avoir besoin de l'immunité parce qu'il va toujours avoir un citoyen quelque part qui n'en veut pas, de véhicules hors route, qui ne veut rien savoir, même si le sentier ne passe pas proche de chez eux, là. Il y a des gens, à travers le Québec, qui sont allergiques à ces véhicules-là. Puis c'est comme ça dans n'importe quoi. Si on est en train de faire des sentiers dans des réserves fauniques, tabarnouche, on est en plein bois. Le directeur, il dit: Tu ne pourras pas passer là parce qu'il y a des gars qui descendent en canot dans la rivière, ils ne veulent pas les entendre, les quatre-roues; tu ne peux passer là parce qu'il y a des chevreuils; puis tu ne peux pas aller là parce que j'ai du ski de fond, puis les gars qui fait du ski de fond, il ne veut pas les entendre passer. Puis c'est de même dans plusieurs domaines, tu sais.

C'est comme je disais tout à l'heure: Le souffle des baleines, dans le Bas-Saint-Laurent, quand il parlait du

port de Gros-Cacouna... Regarde, c'était une émission de ligne ouverte, je n'en revenais pas que quelqu'un appellait pour se plaindre du souffle des baleines, là, tu sais, c'est comme...

**M. Bergeron:** Je disais un peu à la blague, par rapport au bruit du souffle des baleines, qu'à un moment donné on ne peut pas non plus mettre une immunité sur tout ce qui fait du bruit à travers le Québec, en disant: Vous ne pouvez pas poursuivre, parce que là ça fait du bruit puis ça dérange votre quiétude, vous ne pouvez pas poursuivre. Pourquoi on le ferait davantage pour un secteur économique en particulier? Parce que, là, ce que je comprends en filigrane de ce que vous nous dites, c'est qu'on aurait beau avoir le meilleur mécanisme de traitement des plaintes qui soit, je reprends vos termes: On aura toujours de l'immunité.

Alors, vous, ce que je comprends en filigrane, c'est que le six ans qui est proposé dans le projet de loi, ça ne fait pas votre affaire. Vous aimeriez bien mieux avoir une immunité permanente, quel que soit le mécanisme de traitement des plaintes ou le règlement des différends qu'on puisse mettre en place, ultimement il faut maintenir l'immunité.

**M. Gagnon (Danny):** Il faut comprendre que l'immunité, ce n'est pas tout le réseau qui est immunisé, O.K., c'est à peu près un tiers. Si on prend l'exemple, dans le cas de la motoneige, c'est un tiers, chez nous, c'est à peu près une demie du réseau qui est immunisée. Là, on parle d'environ 10 000 kilomètres qui est immunisé. Des problématiques, il y en a bien d'autres ailleurs, qui ne sont pas sur le réseau Trans-Québec, qui n'ont pas l'immunité. Donc, le processus... pour nous, le processus de médiation, il s'applique à tous les sentiers, il ne s'applique pas uniquement aux sentiers reliés au Trans-Québec ou aux interrégionaux, comme le travail des tables est. On pense que ça devrait être à la grandeur, c'est un processus qui s'applique à la grandeur. Ce n'est pas tout le réseau qui a besoin d'immunité, c'est que le réseau en a besoin pour garder la continuité, les liens interrégionaux entre les différentes régions, pour sécuriser une partie du réseau et d'avoir de la médiation pour le reste.

**M. Bergeron:** En d'autres termes, si je vous comprends bien, ça ne nous sert à rien de se casser la nénette pendant des semaines et des semaines à essayer de trouver un beau mécanisme de règlement des différends puis de traitement des plaintes, parce qu'en bout de piste la solution pour vous, c'est le maintien de l'immunité sur certains tronçons, là. C'est ça?

**M. Gagnon (Danny):** Sur certains tronçons, il faut garder l'immunité, sur le réseau Trans-Québec.

**M. Bergeron:** Ad vitam aeternam.

**M. Gagnon (Danny):** Bien, le temps qui sera nécessaire. On ne sait pas, le temps qui va être nécessaire. Là, il y a six ans, c'est pour ça qu'on n'en a pas parlé dans notre mémoire, il y a six ans, ce six ans-là me satisfait. Puis, dans six ans, bien il va sûrement y avoir une réévaluation, puis on verra à ce moment-là.

● (15 h 50) ●

**M. Bergeron:** Ce matin, je faisais un commentaire, puis je pense que j'ai le goût de vous le faire aussi, parce

qu'on a l'air de penser que l'immunité, c'est comme une espèce de baguette magique qui va faire en sorte que le réseau, là, il va être permanent, puis, ting! c'est réglé, justement, comme je vous le disais tout à l'heure, ad vitam aeternam. Mais il faut être conscients que, pour plusieurs bouts des tronçons de sentiers, c'est établi chez des particuliers qui consentent, de façon volontaire, à céder une partie de leurs terrains pour y laisser passer des sentiers. Le jour où ils décident, immunité ou non, que c'est assez, là, puis: Ils passeront ailleurs l'année prochaine, vous vous retrouvez avec le même problème.

Vous n'avez pas réglé tous vos problèmes en termes de pérennité et de permanence des sentiers, justement... juste en mettant en place une immunité. Vous avez encore toute une partie du problème qui n'est pas réglée, dans la mesure où ça demeure, pour une bonne partie du réseau, un consentement volontaire.

**La Présidente (Mme Doyer):** En une minute, M. Gagnon.

**M. Gagnon (Danny):** Premièrement, l'immunité, on en a besoin justement pour protéger le cédant du droit de passage. Parce que le problème, là, ce n'est pas celui qui a donné le droit de passage qui a besoin de l'immunité... lui, il a besoin d'immunité parce que son voisin va le poursuivre parce qu'il a donné un droit de passage. Ça fait que ces gens-là, là, ils en ont besoin, eux autres, de l'immunité.

**M. Bergeron:** Je comprends, mais peut-être qu'à un moment donné il va juste retirer son consentement parce qu'il en a un peu ras le pompon que les VHR passent sur son terrain, là. En d'autres termes, on ne règle pas tous les problèmes avec l'immunité. Non?

**M. Gagnon (Danny):** On ne règle jamais tous les problèmes avec rien, de toute façon.

**M. Bergeron:** Ah! O.K.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député de Verchères. Merci, M. Gagnon. Je vais donner la parole au député de Beauce-Nord. M. le député de Beauce-Nord, pour 4 min 30 s.

**M. Grondin:** Alors, merci, Mme la Présidente. Vous parlez d'étape de concertation, j'avais envie de faire un exemple, moi. Vous dites qu'il n'y a pas beaucoup de citoyens qui vont aux tables de concertation. C'est un peu comme... c'est un peu comme une municipalité, ça, il n'y a pas toujours foule dans une assemblée municipale. À un moment donné, quand les gens se rendent compte que ça va bien, c'est bien géré, tous les citoyens n'accourent pas là, là. Est-ce que ça pourrait être le même facteur qui concerne les tables de concertation? Si les gens se disent que ça va bien, puis il n'y a pas de problème, pourquoi qu'on se déplacerait pour aller là?

**M. Gagnon (Danny):** C'est ça. Il y a ça, mais il y a aussi le fait que, bon, il est venu des gens aux tables, puis ils ont vu, ils ont vu que ça allait bien, que... Il y en a, des cas, que leur problème, eux autres, a été réglé, qu'un coup que leur problème a été réglé ils ont dit: Moi, je n'ai

plus d'intérêt à aller m'assire là, mon problème est réglé, donc... Mais, regardez, ça va bien... Puis on a développé même des affinités avec des citoyens qui étaient récalcitrants contre les véhicules hors route.

Un exemple, M. Lacroix, tu sais: M. Lacroix, à force de s'assire à ces tables-là en présence de M. Lacroix, on est venus à bout de comprendre les problématiques de M. Lacroix, puis M. Lacroix est venu à bout de comprendre les nôtres aussi, tu sais. Ça fait qu'on sait tous les deux que ce n'était pas facile des deux bords.

**M. Grondin:** J'aimerais vous... Vous avez parlé tantôt des sentiers Trans-Québec. Dans le domaine des VHR, est-ce que vous avez long de sentiers Trans-Québec ou...

**M. Gagnon (Danny):** On a soumis une colonne vertébrale de 10 000 kilomètres, sauf qu'elle n'est pas toute construite, il manque encore à peu près 3 000 kilomètres avant qu'elle soit finalisée, là, il reste entre des endroits. C'est pour ça qu'on... C'est pour ça, quand on parlait des 100 mètres, tout ça, on parlait surtout des régions comme l'Abitibi, le Nord-du-Québec, tout ça, qui est en développement actuellement, qu'il n'y a pas nécessairement de sentiers partout.

**M. Grondin:** Mais, le sentier Trans-Québec, est-ce qu'il est souvent sur des terrains privés ou bien si vous êtes dans... Souvent, moi, je sais que... Moi, le sentier passe chez nous, à côté de ma sucrerie, là, mais il passe dans une route de bois, si vous voulez, une route forestière de la municipalité. Vous empruntez souvent ces routes-là, je crois, hein?

**M. Gagnon (Danny):** On emprunte ces routes... des chemins forestiers, on emprunte des terres publiques, on emprunte aussi des propriétés privées. Le réseau, là, il varie à trois niveaux, là. Au niveau des propriétaires terriens, on est partout, en réalité, hein, public, privé, municipal.

**M. Grondin:** O.K. Remarquez que je comprends votre... qu'est-ce que vous emmenez comme problème pour le 30 mètres quand vous arrivez dans un village, je l'ai vécu chez nous, moi. C'est qu'il reste que les commerces du village veulent que la trail de quatre-roues passe à côté de leurs commerces, ils veulent avoir un accès. Alors, est-ce qu'ils peuvent avoir des plaintes d'autres citoyens? En tout cas, moi, chez nous, je n'en ai pas vu, mais il reste que peut-être qu'il peut y en avoir. Mais il reste que la majorité des petits commerces veulent avoir un accès direct avec les clubs.

**M. Gagnon (Danny):** Puis il faut comprendre la dynamique d'un droit de passage avec un citoyen. Le club, il dit: Moi, là, je m'en va à tel endroit, là, il ne le sait pas... Il sait qu'il va arriver dans ce village-là, là, mais, en bout de ligne, là, quand il a commencé, il ne le sait pas où est-ce qu'il va arriver dans le village, là, parce que ça dépend des droits de passage: lui, il veut, lui, il ne veut pas, la trail fait ça, la trail fait ça, lui, il veut, la trail fait ça, paf! j'arrive dans le village, je suis rendu dans le village, oui, mais là je suis à 50 mètres des maisons. Je ne peux pas aller ailleurs, là, les autres tout le tour, ils ne veulent pas. Je fais quoi, tu sais, quand on est en développement? Tu sais, il y a cette dynamique-là qu'il y a une difficulté de

compréhension des gens, là, ce n'est pas un réseau imposé: Lui, on l'exproprie, tout ça, c'est toute de la volonté des citoyens. Ça fait que le club... le sentier part, là, on ne sait pas exactement où est-ce qu'il va arriver quand il va arriver. Il va arriver dans le village, mais à quelle place dans le village, on ne le sais pas encore quand on s'en va avec notre projet, là.

**M. Grondin:** Qu'est-ce qu'on peut... J'imagine que, si on a une vision à long terme des clubs, là, de véhicules hors route, il va falloir penser... comme les... Moi, chez nous, on a la rivière Chaudière, il faut la traverser à quelques endroits; là, les clubs essaient de passer sur la rivière quand elle est gelée, mais souvent on a des dégels en période hivernale, ça cause des problèmes. J'imagine qu'à long terme vous devez avoir une vision pour construire des infrastructures pour être capables de passer en toute sécurité sur ces rivières-là. Ça ne doit pas être juste dans la Beauce, il doit y en avoir ailleurs aussi.

**La Présidente (Mme Doyer):** En conclusion, M. Gagnon.

**M. Gagnon (Danny):** Oui, effectivement, on n'a pas le choix. Justement dans votre région, il y a une passerelle de 1,4 million qui a été construite, il y en a une qui est construite dans le Bas-Saint-Laurent. Actuellement, il y a une problématique à Sainte-Marie de Beauce, on parle des... on veut essayer de construire une passerelle, il y a un pont de disponible à Vallée-Jonction, pourquoi ne pas dévier le Trans-Québec, passer sur le pont de chemin de fer à Vallée-Jonction? Tu sais, il y a toute une dynamique à ce niveau-là, là, qu'il faut regarder, parce que ça coûte cher.

**M. Grondin:** ...j'en ai déjà parlé à notre ministre, de ce pont-là, peut-être qu'un jour on va pouvoir régler le problème. Merci.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député de Beauce-Nord. Alors, M. Charbonneau, M. Gagnon, je vous remercie de votre contribution.

Et, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux au jeudi 11 novembre 2010, après les affaires courantes, afin de poursuivre les consultations particulières et auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 121. Merci de votre collaboration.

*(Fin de la séance à 15 h 57)*