

**Mémoire présenté aux membres de la Commission
parlementaire sur les véhicules hors route
par**

**L'association québécoise des concessionnaires
de motoneiges et de quads**

Mars 2006

TABLE DES MATIÈRES

- 1- PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION ET INTRODUCTION.....page 3**
- 2- RAPPEL HISTORIQUEpage 4**
- 3- COMMENTAIRES D'ORDRE GÉNÉRAL SUR LE DOCUMENT
D'ORIENTATION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS.....page 5**
- 4- COMMENTAIRES SUR LES PROPOSITIONS CONTENUES
DANS LE DOCUMENT D'ORIENTATION.....page 6**
- 5- SUGGESTIONS ADDITIONNELLES.....page 11**
- 6- CONCLUSION.....page 12**

1- PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION ET INTRODUCTION

L'Association québécoise des concessionnaires de motoneiges et de quads est une personne morale à but non lucratif constituée sous l'autorité de la partie III de la Loi sur les compagnies par lettres-patentes émises le 28 juillet 1972. Créée à l'époque où la pratique du quad était peu connue chez nous, elle regroupait à l'origine uniquement des concessionnaires de motoneiges. Peu à peu et en fonction de l'évolution de la pratique du quad, elle en est venue à regrouper des concessionnaires de motoneiges et des concessionnaires de quads. Comme question de fait, une bonne majorité des membres de l'Association dispensent actuellement leurs services à la fois aux adeptes de la motoneige et à ceux du quad. Par ailleurs, un certain nombre d'entre eux offrent également des services de location.

L'Association compte actuellement dans ses rangs quelques 300 concessionnaires, lesquels exercent leurs activités dans toutes les régions de notre province. Sa principale mission est représenter ses membres et de faire valoir leurs points de vue auprès de tous les intervenants, publics ou privés, que l'on retrouve dans les milieux de la motoneige et du quad au Québec.

L'Association québécoise des concessionnaires de motoneiges et de quads ne peut cacher que ses membres avaient accueilli avec énormément d'appréhension la décision rendue par la Cour Supérieure du Québec le 30 novembre 2004 dans l'affaire désormais célèbre bien connue sous le nom de **Petit train du Nord**. Elle ne peut cacher également qu'ils avaient accueilli avec satisfaction la décision de la ministre déléguée aux Transports de faire adopter par l'Assemblée nationale en décembre 2004 un certain nombre de mesures législatives et réglementaires afin de mieux encadrer la pratique de la motoneige et du quad.

Conscients qu'il s'agissait là de mesures temporaires, ils avaient évidemment accepté avec plaisir sa décision de mettre sur pied une consultation publique sur les véhicules hors route afin de mieux connaître le point de vue de tous les intéressés sur ce sujet délicat.

Par la suite, l'Association avait accepté avec enthousiasme de participer à cette consultation publique et de présenter lors de la séance de consultation tenue à Laval le 30 juin 2005 un mémoire dans lequel elle exposait le point de vue de ses membres sur cette question. Ses membres à travers le Québec et ses dirigeants ont suivi avec beaucoup d'intérêt les séances de consultation qui ont eu lieu dans les différentes régions du Québec au cours des mois de mai et juin 2005. Plusieurs d'entre eux ont assisté à l'une ou l'autre de ces séances et quelques uns y ont même participé à titre de représentants de clubs de motoneige ou de clubs quad.

En leur qualité d'intermédiaires entre les adeptes de ces deux activités et les manufacturiers d'équipements, de fournitures et de produits, ses membres sont dans une position privilégiée pour apprécier les besoins des uns et des autres et leur faire valoir leurs points de vue respectifs. Au nom des administrateurs de l'Association et de ses membres, il nous fait plaisir de participer à cette commission parlementaire en vous faisant part, sous la forme du présent mémoire, du point de vue de l'Association sur le document d'orientation soumis par madame la ministre déléguée aux Transports et plus particulièrement sur les différentes propositions qui y sont contenues.

2- RAPPEL HISTORIQUE

Lorsque on prend connaissance des statistiques actuelles relativement au développement de la pratique de la motoneige et du quad au Québec et aux retombées économiques qu'elle engendre, on ne peut qu'être étonné de la progression enregistrée depuis le lancement dans le cours des années 1950 des premières motoneiges. Conçue à l'origine comme véhicule utilitaire, la motoneige est devenue dès le début des années 1960 un appareil destiné à la pratique d'une nouvelle forme de loisir par des amateurs de grands espaces et de nouveaux lieux à découvrir. Après quelques années de développement un peu désordonné, le milieu a senti le besoin de se donner dans le cours des années 1960-1970 des structures d'accueil afin de mieux encadrer le développement de l'activité.

On a effectivement assisté durant cette période à la création dans toutes les régions du Québec d'une multitude de clubs et à la mise sur pied d'organismes provinciaux de regroupement. La création des clubs et la mise sur pied des organismes de regroupement les a rapidement amené à se doter de moyens afin de faciliter aux adeptes la pratique de l'activité. C'est ainsi que vers le début des années 1970, le milieu a entrepris la réalisation d'un réseau de sentiers et il s'est donné des méthodes efficaces d'aménagement et d'entretien des sentiers. Par ailleurs, le milieu a senti le besoin d'améliorer la signalisation dans les sentiers afin de les rendre plus sécuritaires. À noter que tous ces travaux étaient effectués par une armée de bénévoles aussi dévoués qu'enthousiastes à la cause de leur activité de loisir préférée.

En raison des efforts consentis par ces valeureux pionniers, la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec et ses clubs pouvaient au milieu des années 1980 affirmer avec fierté que notre province était en mesure d'offrir aux motoneigistes un réseau de sentiers intégrés reliant la majorité des régions du Québec. On peut situer à peu près à la même période la transformation de la pratique de la motoneige en activité touristique. Notre province a alors commencé à accueillir des motoneigistes étrangers, impressionnés par nos grands espaces et par la qualité des sentiers. Depuis ce temps, la FCMQ et ses clubs ont continué à améliorer leurs sentiers au point que notre province est maintenant reconnue comme la destination privilégiée des adeptes de la motoneige. Cette invasion de touristes étrangers comporte pour notre province des retombées économiques considérables. Ainsi, la pratique de la motoneige contribue de façon significative à l'économie de plusieurs régions du Québec, en particulier au cours de la saison d'hiver.

La pratique du quad a connu dans notre province un développement similaire à la pratique de la motoneige. Son rythme a cependant été beaucoup plus rapide. Elle a connu au cours des 10 dernières années une progression que l'on peut sans exagérer qualifier de fulgurante. Connu depuis un bon nombre d'années comme petit véhicule utilitaire qu'il est possible d'employer en toute saison, le quad est devenu à son tour un véhicule de loisir et sa pratique est maintenant reconnue comme une activité touristique majeure. Le milieu du quad a en conséquence été dans l'obligation, afin de répondre aux besoins de la clientèle de se doter de structures d'accueil et d'un réseau de sentiers intégrés qui fait aujourd'hui sa fierté et permet à ses adeptes de sillonner tout le territoire de notre province. Encore là, il n'aurait pas été possible d'en arriver à ces résultats, sans les efforts soutenus d'un grand nombre de bénévoles.

A ce stade-ci de notre mémoire, il nous semble absolument nécessaire de souligner une caractéristique particulière de la pratique de la motoneige et de la pratique du quad que de façon générale on oublie trop souvent au sein de la population québécoise. Ces deux activités demeurent les seules, parmi toutes les activités touristiques importantes que compte notre province, qui soient encore tenues à bout de bras par des bénévoles. Ces activités ne pourraient se poursuivre sans leur collaboration.

3- COMMENTAIRES D'ORDRE GÉNÉRAL SUR LE DOCUMENT D'ORIENTATION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Pour les fins de la préparation du présent mémoire, nous avons estimé nécessaire de prendre connaissance en premier lieu d'un certain nombre de mémoires qui avaient été déposés lors de la consultation publique de l'année dernière. L'étude que nous avons faite ensuite du document d'orientation nous a permis de constater qu'on avait retenu un nombre important de suggestions qui avaient été faites lors de cette consultation. Cette approche démontre de la part de madame la ministre déléguée et de son équipe des qualités d'écoute remarquables qui méritent d'être soulignées.

L'étude nous a aussi permis de noter que les suggestions retenues parviennent à réconcilier les objectifs recherchés lors de l'annonce de cette consultation qui étaient de permettre l'utilisation des véhicules hors route dans le respect de la population de notre province en général et des propriétaires riverains en particulier. Nous sommes pour notre part conscients que les adeptes de la motoneige et du quad devront adopter dans l'avenir un certain nombre de pratiques nouvelles et respecter certaines contraintes additionnelles. Nous sommes convaincus qu'ils accepteront de s'adapter à cette nouvelle situation et qu'avec leur ténacité bien connue ils sauront maintenir les hauts standards d'excellence qui caractérisent leurs réseaux de sentiers.

4- COMMENTAIRES SUR LES PROPOSITIONS CONTENUES DANS LE DOCUMENT D'ORIENTATION

4.1- La concertation régionale

4.1.1- Mandat des tables de concertation

Dans l'esprit de l'Association, la mise sur pied d'une table de concertation dans chaque région administrative est une merveilleuse initiative qui s'inscrit dans la foulée de la consultation publique de l'année dernière et des politiques gouvernementales. Cette approche permet plus facilement et de manière ordonnée aux populations des régions de faire valoir leurs points de vue face aux situations qui les concernent et aux problèmes avec lesquels elles sont confrontées. À cet égard, il faut bien reconnaître qu'elles sont les mieux placées pour se prononcer sur le sujet et donner leur avis sur les réseaux de sentiers existant dans leur région respective et sur les moyens à prendre pour les développer dans la perspective de favoriser leurs meilleurs intérêts.

Nous sommes en conséquence en accord avec cette proposition. À première vue, nous croyons comprendre que ces tables auront une durée de vie limitée à la date de leur mandat, soit le 1^{er} mai 2009. Dans les explications relatives à cette proposition, nous avons relevé le souhait d'obtenir des propriétaires fonciers des droits de passage pour des périodes de 3 à 5 ans et de rechercher même des ententes conclues sur une base permanente. Même si nous sommes convaincus que ce sont là des formules idéales, nous estimons que dans l'état actuel des choses, ces objectifs seront difficiles à réaliser, surtout en zones agricoles.

Pour ce motif, nous estimons que les réseaux de sentiers de motoneiges et de quads devront, malgré tout, être modifiés assez fréquemment dans ces zones afin de répondre aux impératifs bien légitimes des cultivateurs en matière de rotation de leurs cultures. Il est aussi certain que les impératifs du développement résidentiel et du développement forestier obligeront les clubs à apporter régulièrement à leurs sentiers des modifications. Suite à la réalisation du principal mandat qui leur est confié, les tables de concertation pourraient être appelés par la suite à se prononcer sur les modifications à faire dans les réseaux. Sur un autre plan, nous croyons qu'elles pourraient jouer un rôle essentiel de conciliation et de médiation afin de tenter de résoudre les inévitables conflits ou malentendus qui ne manqueront pas de survenir entre propriétaires fonciers et clubs ou encore entre usagers et riverains.

4.1.2- Membres

La liste des intervenants proposés, qui n'est pas limitative et qui pourra certainement varier quelque peu d'une région à l'autre en fonction de certaines caractéristiques propres à chacune, nous paraît adéquate. Nous nous imaginons que le ministère pourrait être

appelé à trancher en cas de conflits entre certains organismes intéressés à faire partie de ces tables.

4.1.3- Coordination

Les explications contenues dans le document à l'appui de la proposition de créer des tables de concertation régionales nous obligent à constater que les personnes qui feront partie de ces tables devront pour les fins de la réalisation de leur principal mandat tenir compte d'un très grand nombre de facteurs et que leur travail ne sera pas de tout repos. Dans notre esprit, l'addition d'une ressource attirée est essentielle au fonctionnement et à l'efficacité des tables.

4.1.4- Comité consultatif

Selon nous, la mise sur pied d'un comité consultatif qui aurait pour mandat d'assurer une concertation entre les tables est corollaire à la mise sur pied de ces instances. La liste des participants suggérés nous paraît adéquate.

4.2- Le financement des réseaux interrégionaux

4.2.1- Mise en place et entretien des réseaux interrégionaux permanents ou semi-permanents.

Il est incontestable que les réseaux de sentiers de motoneiges et de quads, surtout ceux reliant les régions entre elles, auraient grandement avantage à être établis en permanence. La liste de ceux qui seront appelés à contribuer au financement de cette opération nous semble conforme. Il n'est que normal que ceux qui tirent financièrement avantage de la pratique de ces deux activités augmentent leur contribution. Nous faisons toutefois une exception en ce qui concerne les propriétaires de motoneiges et de quads, qui à la différence des autres intervenants, n'en profitent pas au plan financier.

En raison de l'augmentation continuelle des coûts reliés à l'aménagement des sentiers et à leur entretien, ils voient leur contribution augmenter sans cesse. Déjà, ils doivent acquitter le montant assez substantiel du droit d'accès aux sentiers, sans quoi les clubs dont ils font partie ne seraient plus en mesure de maintenir en bon état les réseaux de sentiers. Au cours des dernières années, ils ont absorbé une importante hausse des droits d'immatriculation des véhicules, laquelle a servi en partie à l'établissement du programme d'assistance requis pour l'entretien des sentiers. Le principe de l'utilisateur payeur s'applique effectivement à eux depuis plusieurs années et il n'est que juste et raisonnable que d'autres intervenants dans le domaine fassent maintenant leur part.

4.3- La pérennité des sentiers

4.3.1- Inconvénients de voisinage, bruit et odeurs.

On ne peut évidemment pas être en désaccord avec l'intention dévoilée par la ministre déléguée de faire adopter un amendement législatif afin de protéger adéquatement les responsables des sentiers interrégionaux. L'Association souscrit entièrement aux critères énoncés au chapitre 4 du document auxquels ils devront répondre pour en bénéficier. Selon les informations que nous avons obtenues, la portion des sentiers interrégionaux par rapport à l'ensemble des deux réseaux de sentiers s'élèverait à environ 33 %. Nous comprenons que cette protection ne s'appliquerait pas aux sentiers régionaux et locaux. Pourtant, ils demeurent indispensables à la vitalité des réseaux dans leur ensemble. Nous espérons qu'il sera possible de trouver une solution à ce problème.

4.3.2-Propriétaires accordant des droits de passage

Cette proposition est tout à fait bienvenue et elle viendra résoudre un problème qui avec les années causait de plus en plus d'inconvénients aux bénévoles des clubs lorsqu'il leur fallait négocier des droits de passage avec des propriétaires fonciers. Il semble que cette tâche soit devenue particulièrement ardue. Comme les propriétaires n'en tirent aucun avantage financier, ils se montrent de plus en plus réticents à donner leur accord en raison des risques appréhendés de poursuites judiciaires en cas d'accidents survenus sur leur terrain. Dans les circonstances, on ne peut quand même pas leur reprocher cette attitude.

À cet égard, il importe une fois de plus de répéter, que les réseaux de sentiers de motoneiges et de quads qui font la fierté de notre province et attirent autant de touristes étrangers ne pourraient avoir une telle ampleur sans la collaboration des propriétaires fonciers. Même si le document n'en fait pas mention, nous présumons que cette protection s'appliquerait à tous les propriétaires, y compris les municipalités, les MRC et autres organismes qui sont propriétaires ou locataires de voies ferrées désaffectées. En outre, nous espérons que cette protection s'appliquera pour les recours occasionnés à la suite d'accidents survenus à des utilisateurs en dehors des sentiers. À tort ou à raison, les propriétaires estiment être mal protégés en ces circonstances et il n'est que juste et raisonnable que les craintes qu'ils expriment à cet égard soient dissipées.

4.4- Le resserrement des règles

4.4.1- Santé publique et environnement

Le document d'orientation propose à ce chapitre une série d'amendements législatifs destinés à améliorer la protection de la santé publique. L'Association déclare qu'elle appuie de façon inconditionnelle ces mesures qui auront pour objet de préciser l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement et d'interdire la vente

d'équipements servant à modifier les véhicules hors route. Sur ce point, l'Association est heureuse de souligner aux membres de cette commission que les demandes de modification des systèmes d'échappement ont beaucoup diminué au cours des dernières années. Il lui fait également plaisir de déclarer que plusieurs de ses membres ont adopté comme politique de refuser d'effectuer toute demande de ce genre.

Dans un autre ordre d'idée, l'Association estime aussi que le projet du ministère de coordonner une étude socio-acoustique sur les impacts du bruit des véhicules hors route et de commander une analyse sur les coûts sociaux des accidents qui surviennent dans la pratique de la motoneige et du quad sont des heureuses initiatives. Elles permettront sans aucun doute de connaître avec exactitude l'état de la situation et de développer ensuite les mesures d'atténuation et de correction appropriées.

4.4.2- Sécurité

En fonction des objectifs poursuivis, il est difficile de s'opposer aux nombreuses propositions d'amendements législatifs annoncées par le ministère en matière de sécurité. Toutefois, l'Association soumet que la conduite d'un véhicule hors route chez les jeunes de 14 à 16 ans n'a jamais constitué un problème sérieux. Relativement à la proposition de rendre obligatoire la formation et le certificat d'aptitude pour les jeunes de 16 et 17 ans, elle suggère cependant d'exempter ceux qui détiennent un permis de conduire en vertu du Code de sécurité routière. Finalement, elle appuie de tout cœur l'idée d'adopter un amendement rendant progressives les amendes pour des infractions reliées à l'excès de vitesse. Considérant que le Code de sécurité routière contient une disposition de cette nature, il est étonnant que l'on ait adopté une disposition différente pour les véhicules hors route.

4.4.3- Location de VHR

L'Association compte parmi ses membres, un certain nombre d'entreprises qui offrent le service de location de motoneiges, en plus d'offrir ceux de la vente et de la réparation de véhicules hors route. La plupart de ces entreprises de location offrent les services de guides qu'elles ont elles-mêmes formés. Les mesures proposées par le ministère en ce domaine sont les bienvenues et elles contribueront de façon certaine à améliorer la qualité des services que le milieu offre à la clientèle et surtout à celle qui n'est pas du tout familière avec la pratique de la motoneige.

L'Association profite de l'occasion qui lui est offerte pour déplorer l'existence parmi les entreprises de location d'un petit nombre d'irréductibles qui arnaquent littéralement la clientèle surtout étrangère en lui refilant des machines en mauvais état de fonctionnement et en omettant de lui fournir les informations qui lui sont nécessaires compte tenu de sa méconnaissance de l'activité. Ces contrevenants viennent ternir l'image du Québec touristique en plus de desservir la profession. Il est donc urgent que le ministère des Transports impose dans les meilleurs délais des normes de qualité aux entreprises de location de motoneiges. Il pourrait aussi adopter un règlement qui fixerait la limite

maximale de puissance des véhicules que les entreprises de location offrent à leur clientèle. Il pourrait enfin envisager d'adopter à leur endroit un système de classification de ces entreprises et de confier à des organismes indépendants tels que la Corporation de l'industrie touristique du Québec le soin d'en assurer le suivi.

4.4.4- Emprises ferroviaires désaffectées

Jusqu'ici, l'Association s'était montrée favorable à la presque totalité des propositions qui étaient contenues dans le document d'orientation. Cependant, elle doit exprimer des réserves sérieuses face à la proposition de clarifier le pouvoir des MRC de changer les heures de circulation dans les sentiers que l'on retrouve dans les emprises. L'interdiction de circuler la nuit, entre 22 heures et 6 heures, avait été adoptée en décembre 2004 afin de répondre aux problèmes consécutifs au jugement prononcé dans l'affaire du **Petit train du Nord**. Ce sentier, on le sait, longe ou traverse en plusieurs endroits des zones d'habitation importantes. C'est là une caractéristique propre à ce sentier que l'on ne retrouve pas dans les autres emprises utilisées comme sentiers au Québec. Pour ces motifs, l'Association s'oppose au maintien de l'interdiction de circuler entre 22 heures et 6 h sur les autres emprises. Elle estime aussi qu'il faudrait porter de 22 heures à 23 heures le début de l'interdiction de circuler sur le sentier du **Petit train du Nord**.

Il est bien connu que la configuration des réseaux de sentiers du Québec permet à ceux qui les empruntent d'effectuer des randonnées qui peuvent se prolonger pendant plusieurs jours. Cette caractéristique des réseaux intéresse en particulier la clientèle étrangère. Si les MRC disposent du pouvoir de changer les heures de circulation, il faut s'attendre qu'elles en viennent à adopter des horaires différents de l'une à l'autre en fonction des caractéristiques des sentiers sur leur territoire et des préférences manifestées par les populations vivant à proximité des sentiers. On risque ainsi de créer beaucoup de confusion surtout chez la clientèle étrangère. Si jamais le ministère décidait malgré tout de donner suite à cette proposition, nous espérons que les MRC dont les territoire sont limitrophes prendront la peine de se concerter avant de modifier les horaires.

4.5- La surveillance des sentiers

Depuis de nombreuses années, on fait largement état des nombreuses infractions commises par les usagers dans les sentiers de motoneiges et de quads. On souligne avec raison que la vitesse excessive et l'abus d'alcool sont deux causes importantes d'accidents. On omet cependant de faire mention que les valeureux agents de surveillance de sentiers qui acceptent d'exercer cette tâche difficile n'ont pas le pouvoir d'émettre des contraventions, même lorsqu'ils sont témoins d'infractions commises en leur présence.

Il est certain qu'un accroissement du nombre d'agents de la paix dans les sentiers ainsi qu'une augmentation des pouvoirs accordés à un certain nombre d'agents de surveillance ayant acquis la formation requise contribueraient à une diminution significative du nombre d'infractions commises dans les sentiers et par voie de conséquence du nombre d'accidents. L'amélioration de la formation chez les agents de surveillance serait aussi

souhaitable. Suite à l'expérience tentée il y a quelques années par la FCMQ, nous croyons que la mise en place dans toutes les régions du Québec de patrouilles spéciales permanentes d'agents de surveillance serait certainement une autre mesure susceptible d'améliorer la situation et de diminuer le nombre d'infractions.

4.6- La sensibilisation

À ce sujet, le document d'orientation fait état au chapitre 7 des différentes initiatives qui pourraient être prises afin de sensibiliser les adeptes de la motoneige et du quad et d'informer les dirigeants des municipalités des pouvoirs qui leur sont accordés. On ne peut qu'encourager la réalisation de ces mesures et souhaiter qu'elles touchent le plus grand nombre possible d'intéressés. Quant au financement des campagnes de sensibilisation proposées, nous croyons que les manufacturiers d'équipements, de fournitures et de produits employés pour la pratique de la motoneige et du quad pourraient tout comme les manufacturiers de véhicules être mis à contribution. Pour finir, nous accordons notre appui enthousiaste au ministère dans sa volonté de sensibiliser les manufacturiers à axer davantage leur publicité sur les attraits touristiques.

5- SUGGESTIONS ADDITIONNELLES

En procédant à l'étude du document d'orientation, nous avons en quelques occasions noté l'absence de propositions relativement à certains aspects de la pratique de la motoneige et du quad qui à notre avis auraient dû être considérés. Nous nous permettons de faire les suggestions suivantes :

5.1- Mesures de protection durant la période intermédiaire

Le document d'orientation prévoit au chapitre 2 que les tables de concertation auront jusqu'au 1^{er} mai 2009 pour déterminer les réseaux interrégional de sentiers permanent ou semi-permanent. Il prévoit aussi l'adoption d'un certain nombre d'amendements législatifs sur d'autres aspects de la pratique des activités.. Toutefois, le document ne précise pas si la disposition adoptée en décembre 2004 comme suite à la décision rendue dans l'affaire du **Petit train du Nord** qui suspendait jusqu'au 1^{er} mai 2006 les poursuites en justice liées aux inconvénients dus à l'utilisation des motoneiges et des quads sera reconduite.

Le chapitre 4 du document contient une proposition d'amendement législatif afin de protéger les réseaux interrégionaux contre les recours. On précise que cette mesure est nécessaire pour protéger les investissements faits par les différents paliers gouvernementaux et par les fédérations. Assez étrangement, on ne fait absolument pas mention de la situation des sentiers régionaux et locaux. Pourtant, ces sentiers ont aussi

requis des investissements qui ne sont pas négligeables par les clubs et les autres organismes qui en ont la charge.

Dans notre esprit, il serait important que le ministère des Transports apporte à tous les intéressés lors de la commission parlementaire les informations et éclaircissements appropriés sur ce point. Il ne faudrait pas oublier que la décision de la juge Langlois a causé passablement d'inquiétudes parmi toutes les entreprises, organismes et individus intéressés aux véhicules hors route. De plus, malgré le temps écoulé depuis que la décision a été rendue, les craintes exprimées par beaucoup d'intéressés ne sont pas disparues pour autant. Finalement, nous croyons utile d'attirer l'attention des autorités du ministère devant la réserve manifestée depuis quelques temps par plusieurs assureurs de continuer à offrir au milieu de la motoneige et du quad les protections en assurance responsabilité civile correspondantes à leurs besoins.

5.2- Interdiction de transporter des boissons alcooliques

Il est reconnu que l'abus des boissons alcooliques, surtout chez les motoneigistes, est une cause fréquente d'accidents. Afin de combattre plus efficacement ce que nous considérons être un fléau, nous demandons qu'un amendement législatif soit adopté afin d'interdire le transport de boissons alcooliques sur les véhicules hors route. Cependant, nous acceptons qu'un utilisateur puisse en transporter s'il dispose d'un traîneau couplé à son véhicule.

6- CONCLUSION

Tout comme les autres intervenants et participants à cette commission, l'Association québécoise des concessionnaires de motoneiges et de quads a abordé la préparation de son mémoire dans un esprit d'ouverture et de respect face aux opinions des autres. Elle était bien consciente qu'il fallait en fonction de l'évolution de la société québécoise et des valeurs qu'elle privilégie que tous les intervenants dans le domaine des véhicules hors route fassent un exercice de réflexion sérieux sur les divers aspects de l'utilisation qui en est faite. Elle exprime le vœu que cet exercice permettra de dégager des consensus dans le respect des droits individuels et collectifs et dans les meilleurs intérêts de tous.

Au nom de l'Association, je veux profiter de la situation qui m'est offerte pour remercier en premier lieu madame la ministre déléguée d'avoir pris l'initiative d'organiser l'année dernière la consultation publique sur les véhicules hors route afin d'y recueillir l'avis de toutes les personnes au Québec que le sujet intéressait. Je veux aussi la remercier d'avoir permis à l'Association québécoise des concessionnaires de motoneiges et de quads de participer à la présente commission parlementaire. Je veux aussi remercier les membres de la commission d'avoir accepté de prendre connaissance des mémoires qui leur sont soumis. En dernier lieu, je me dois de remercier l'équipe du ministère qui a travaillé à la présentation du document d'orientation.

Il me fera évidemment plaisir de répondre aux questions que le mémoire que je viens de communiquer a pu susciter chez les membres de la commission.