



Bombardier Produits Récréatifs inc.

CTE - 35 M
C.P. - VEHICULES
HORS ROUTE

Commission parlementaire sur les véhicules hors route

Présentation de

Bombardier Produits Récréatifs inc. (BRP)

Québec, le 9 mars 2006

Ski-Doo
Lynx
Sea-Doo
Evinrude
Johnson
Rotax
Bombardier VIT

Monsieur le Président,
Madame la Ministre,
Membres de la Commission,
Mesdames et messieurs,

Bonjour,

Permettez-moi d'abord de nous présenter : mon nom est Pierre Pichette et je suis vice-président, communications et affaires publiques chez BRP. Je suis accompagné de ma collègue Johanne Pépin, conseillère en affaires publiques.

Nous sommes ici afin d'informer le gouvernement du Québec de la position de BRP eu égard aux recommandations contenues dans le document d'orientation présenté par la ministre déléguée aux Transports, madame Julie Boulet.

Nous tenons à féliciter le gouvernement d'avoir pris l'initiative de tenir une consultation publique sur les VHR. Nous sommes conscients de l'importance de la motoneige et du VTT au Québec. Ce sont des activités qui font le plaisir de centaines de milliers d'amateurs et qui génèrent des retombées économiques de l'ordre de plus de deux milliards de dollars par année, telle qu'en témoigne l'étude de la ministre du Tourisme, madame Françoise Gauthier, déposée le 1^{er} mars dernier.

Le succès que connaît la pratique des VHR serait impossible sans le dévouement et la passion de milliers d'adeptes qui travaillent bénévolement à développer et à entretenir le réseau de sentiers. Ces bénévoles méritent d'être supportés, et leur travail, reconnu.

Il faut aussi souligner la grande collaboration dont fait preuve des milliers de propriétaires terriens dont plusieurs sont membres de l'UPA. À chaque année, ces propriétaires accordent des droits de passage sur leurs terres. Leur collaboration est essentielle. Elle permet l'essor économique des régions souvent les plus éloignées et mérite aussi d'être reconnue.

À titre de manufacturier, certaines des recommandations proposées dans le document d'orientation nous touchent directement. Nous vous ferons part de nos commentaires quant à chacune d'elles, mais au préalable, permettez-moi de vous dire quelques mots sur notre société.

Depuis décembre 2003, BRP est une société privée entièrement autonome. Nous sommes le leader mondial au chapitre des ventes de motoneiges, de motomarines, de bateaux sport et de moteurs pour avions ultralégers. Nous sommes aussi présents dans les marchés des moteurs hors-bord, des karts et des véhicules tout-terrains. Nous fournissons de plus des moteurs de motocyclettes à BMW et au fabricant italien Aprilia.

BRP a de profondes racines en Estrie. Nous avons déménagé notre siège social à Valcourt en 2004 où travaillent déjà quelque 3 000 québécois et québécoises. BRP est aussi une entreprise d'envergure mondiale. Nous avons des installations manufacturières aux États-Unis, au Mexique, en Autriche, en Finlande, et en Chine, employant ainsi 3 000 personnes additionnelles à l'extérieur du Canada.

BRP s'est développée grâce à son leadership technologique et à sa capacité d'innovation. Nous possédons des centres de recherche et de développement en Autriche, aux États-Unis et à Valcourt. Nos équipes d'ingénieurs et de designers travaillent à chaque jour à développer de nouveaux produits et à faire évoluer les technologies. Notre feuille de route au cours des années est enviable, y inclus la performance environnementale de nos produits.

Toutefois, nous sommes conscients qu'il nous faut continuer à travailler en matière de recherche et de développement et nous y mettons tous les efforts pour y arriver. À cet effet, nous sommes présentement en discussion avec l'Université de Sherbrooke afin de créer dans les prochains mois, en Estrie, un centre de recherche et de développement de technologies avancées dans le secteur des produits récréatifs. Nous aurons certainement besoin de l'appui des gouvernements pour réaliser ce projet. Ce centre nous permettra de continuer à faire évoluer les technologies-moteurs et de faire du Québec un leader mondial dans ce secteur.

Document d'orientation du gouvernement : Position de BRP

Permettez-moi maintenant de commenter le document d'orientation déposé par le gouvernement. Nos commentaires se limiteront aux recommandations qui nous touchent plus directement, soit celles proposées sous les volets du resserrement des règles et de la sensibilisation.

Resserrement des règles

- **Interdire la modification illégale des VHR et la vente des équipements servant à les modifier**

En juin dernier, nous avons indiqué que la principale cause du bruit excessif émis par certains VHR provenait de la modification illégale de leurs systèmes d'échappement. Bien que la majorité des adeptes soient des gens responsables, certains utilisateurs modifient leurs véhicules au point où leurs performances environnementales s'en trouvent réduites, ce qui contribue à donner une image négative à ces activités. Nous supportons donc la recommandation du gouvernement de préciser l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement des VHR.

Quant à l'interdiction de vendre des équipements servant à modifier les VHR, nous sommes en accord avec une telle proposition dans la mesure où elle se limite à la vente d'équipements ayant pour effet de diminuer les performances environnementales (atmosphériques et sonores) des véhicules.

Ces deux mesures, jumelées au fait que les manufacturiers de VHR, dont BRP, appliquent déjà la règle qui consiste à annuler la garantie du manufacturier sur toute pièce modifiée affectant les performances environnementales des véhicules, sont de bons moyens de remédier à ce qui constitue une source majeure du bruit émis par les VHR.

Notre dernier commentaire sur ce point porte sur les compétitions de motoneiges et de VTT. Nous sommes d'avis que l'interdiction de modifier les véhicules et de vendre des équipements servant à les modifier devrait être accompagnée d'une exception pour les véhicules utilisés à cette fin, soit lors de compétitions et d'événements spéciaux en circuit fermé et sanctionnés par des organismes de course accrédités.

- **Interdire la circulation des VHR ne répondant pas aux normes relatives aux rejets d'hydrocarbures et aux émissions sonores à partir d'une date qui sera déterminée après une évaluation du parc actuel de VHR**

Abordons maintenant les normes qui régissent les rejets atmosphériques des VHR. Nous sommes conscients du débat qui existe entre les technologies à deux temps et à quatre temps. À cet effet, BRP s'est déjà exprimée dans le cadre de la consultation et nous vous référons à

notre mémoire déposé le 30 juin dernier et disponible sur le site Internet du Ministère des Transports.

Il faut d'abord rappeler que les normes relatives aux émissions atmosphériques existent parce que l'industrie elle-même a demandé aux autorités compétentes d'en édicter. Ces normes fédérales, qui seront mises en place graduellement à partir de 2006 aux États-Unis (EPA) et qui devraient l'être à partir de 2007 au Canada (Environnement Canada), portent sur une diminution moyenne des émissions de l'ensemble des véhicules produits annuellement par un manufacturier. Il s'agit d'ailleurs de la même approche que celle adoptée dans l'industrie de l'automobile en 1971 au Canada et aux États-Unis. L'application de ces nouvelles normes entraînera à terme une réduction importante des rejets atmosphériques des VHR tout en permettant une période de transition et d'ajustement pour l'industrie.

Avec l'entrée en vigueur de ces nouvelles normes, il est désormais possible de vérifier si une motoneige ou un VTT respecte les normes environnementales grâce à l'étiquette ECI (*emission controlled information*) apposée en usine sur le châssis de chaque véhicule, et ce, depuis l'année modèle 2006.

Le gouvernement recommande également d'interdire la circulation des VHR qui ne respectent pas les normes d'émissions atmosphériques – c'est-à-dire des véhicules qui n'auront pas l'étiquette de conformité ECI – à partir d'une date qui sera déterminée après une évaluation du parc actuel des VHR. Nous croyons qu'il n'est pas indiqué d'adopter cette recommandation puisqu'elle pénaliserait injustement des milliers de consommateurs qui ont acheté un véhicule en toute bonne foi. Si la recommandation du gouvernement était adoptée, des milliers d'utilisateurs se verraient dans l'obligation de mettre au rancart leur véhicule et perdraient ainsi la totalité de leur investissement.

Par ailleurs, le gouvernement pourrait décider, comme lors de l'adoption des normes relatives aux émissions des automobiles, d'interdire à partir de 2006 l'importation de VHR non conformes aux nouvelles normes. Toutefois, il ne devrait pas rendre illégale l'utilisation d'un véhicule acheté en toute bonne foi avant 2006.

En qui a trait aux émissions sonores, deux moyens récemment développés permettront désormais de s'assurer que les VHR sont conformes aux normes existantes. Depuis deux ans, la conformité d'un système d'échappement peut être vérifiée par l'estampille SSCC

(*Snowmobile Safety Certification Committee*). Elle permet de vérifier l'authenticité du système d'échappement et de s'assurer que le véhicule n'a pas été modifié.

Le deuxième moyen est d'utiliser la mesure statique développée par Transports Canada et le SSCC, en collaboration avec les manufacturiers, qui permettra une mesure plus efficace du niveau sonore d'un véhicule. Son application permettra aux agents de surveillance de vérifier le niveau sonore d'un véhicule immobilisé et facilitera le contrôle des systèmes d'échappement. Nous encourageons donc le gouvernement à donner tous les pouvoirs nécessaires aux agents de surveillance afin qu'ils puissent effectuer les tests requis.

- **Réaliser une étude socio-acoustique afin d'évaluer notamment les impacts du bruit associé aux VHR et de déterminer des critères d'aménagement pour les réduire, comme les mesures d'atténuation qui pourraient être installées le long de certains sentiers.**

À la suite de cette étude et de l'évaluation du parc des VHR, le gouvernement proposera une réglementation sur le bruit émis par les VHR les plus bruyants afin d'en restreindre la circulation sur les sentiers.

Les effets ressentis des émissions sonores produites par les VHR résultent d'une combinaison de facteurs comme la vitesse, la distance du point d'impact ou de mesure, la localisation des sentiers, le milieu environnant, et le niveau sonore du véhicule lui-même. À cet effet, il faut noter qu'une partie importante du niveau sonore d'une motoneige, jusqu'à 50 %, provient du véhicule lui-même, soit de la friction exercée par la chenille.

La question du bruit comporte alors plusieurs facettes et requiert des solutions multiples et complémentaires. Nous appuyons la proposition du gouvernement de réaliser une étude socio-acoustique sur le bruit des VHR dans la mesure où la portée des conclusions se limite à la mise en place de mesures d'atténuation du bruit qui pourraient être installées le long de certains sentiers. À cet effet, nous attirons l'attention des membres de la Commission sur le paragraphe qui suit cette recommandation à la page 15. Tel que formulé, le paragraphe laisse entendre que, suite à l'étude, le gouvernement pourrait permettre l'adoption de normes différentes des normes SAE actuellement appliquées à la grandeur de l'Amérique du Nord et interdire la circulation de certains VHR, même s'ils sont conformes aux normes existantes, ce qui serait inacceptable.

➤ **Hausser l'âge minimal de 14 à 16 ans pour conduire un VHR et rendre obligatoire la formation et le certificat d'aptitude pour les jeunes de 16 et 17 ans**

Abordons maintenant les recommandations du gouvernement de hausser l'âge minimal de 14 à 16 ans pour conduire un VHR et de rendre obligatoire la formation pour les jeunes de 16 et 17 ans. À cet égard, nous laissons le soin aux autorités et intervenants concernés de déterminer ce qui est le plus approprié en la matière.

Toutefois, BRP recommande déjà, notamment dans ses guides du conducteur ainsi que sur les étiquettes apposées sur ses véhicules, l'âge minimal de 16 ans pour conduire ses motoneiges et ses VTT adultes. En ce qui a trait à la formation, en tant que manufacturier responsable, nous fournissons avec tout véhicule vendu du matériel qui contient des consignes de sécurité et d'utilisation, comme par exemple une vidéocassette ou un DVD sur la sécurité, un manuel du conducteur, des étiquettes apposées sur le véhicule, etc. Par ailleurs, dans notre guide du conducteur, nous recommandons à tous les utilisateurs d'obtenir de leur club ou concessionnaire les instructions requises et de suivre un cours de formation sur la sécurité.

Toujours au chapitre de la sécurité, abordons maintenant un sujet qui n'a pas été traité dans le document d'orientation, mais qui est d'une grande importance. Il s'agit de la question des VTT à deux places. Il existe présentement sur le marché des VTT conçus pour un conducteur seulement et d'autres, pour un conducteur et un passager. Toutefois, on voit souvent qu'un siège a été ajouté sur un VTT conçu pour un conducteur seulement. Cet ajout est contraire aux recommandations des manufacturiers, car il met en danger l'opérateur et le passager, parce qu'ainsi équipé, le véhicule perd de sa stabilité. Un tel usage contrevient aussi à la *Loi sur les véhicules hors route*.

À cet effet, une étude a été réalisée en septembre 2003 par le professeur Boumédiène Falah de l'Université du Québec à Rimouski pour le compte du Ministère des Transports du Québec dont le mandat portait sur l'influence d'un passager supplémentaire sur le comportement dynamique de véhicules tout-terrain conçu en principe pour un seul conducteur. « Le résultat de cette étude ne permet pas de recommander de tolérer dans les conceptions actuelles des véhicules tout-terrain à transporter un second passager. Tolérer en effet l'ajout d'un passager exigerait de revoir la conception d'un véhicule en matière de répartition de charge, d'empattement, type de pneus, etc. »

Ces recommandations ont confirmé l'analyse de BRP au niveau du besoin de créer un véhicule tout-terrain spécialement conçu pour un conducteur et un passager. Nous avons été le premier manufacturier à introduire ce type de véhicule en mai 2002, soit notre série Max[®].

BRP recommande donc l'application rigoureuse de la *Loi sur les véhicules hors route* en ce qui a trait à l'utilisation illégale de VTT une place par deux personnes. Le conseil canadien des distributeurs de VTT (CVTT) partage d'ailleurs la même opinion, tel qu'indiqué dans son mémoire déposé le 20 juin dernier dans le cadre de la consultation publique sur les VHR.

➤ **Mener une campagne d'éducation et de sensibilisation à grande échelle auprès des utilisateurs**

Le comportement des utilisateurs constitue un aspect très important de la pratique des VHR. En effet, les efforts déployés pour assurer le développement durable et harmonieux de ce loisir n'auront qu'un effet limité si l'ensemble des adeptes de motoneiges et de VTT n'améliorent pas leur comportement. Une façon de rejoindre les utilisateurs pour les sensibiliser à l'importance d'adopter un comportement responsable, courtois et respectueux des riverains et de l'environnement est de mener une campagne d'éducation et de sensibilisation. À ce chapitre, BRP salue l'initiative du gouvernement et s'engage, par le biais des associations ISMA et CATV, à participer au déploiement de cette campagne et à s'impliquer financièrement. Nous invitons d'ailleurs les autres intervenants de l'industrie à joindre leurs efforts aux nôtres.

En conclusion, nous réitérons l'engagement de BRP à travailler conjointement avec tous les intervenants du milieu à l'identification et à la mise en place de mesures permettant l'apport de solutions durables à la situation des VHR au Québec. BRP est fière de sa feuille de route en matière de développement de technologies-moteurs plus propres. Nous sommes toutefois conscients qu'il nous faut continuer à travailler dans ce sens par souci d'amélioration continue et de responsabilité sociale.

Merci de votre attention.