

MÉMOIRE
AU COMITÉ POUR LE TRANSPORT ET L'ENVIRONNEMENT

présenté par

**LE CONSEIL CANADIEN DES DISTRIBUTEURS
DE VÉHICULES TOUT TERRAIN**

et

**LE CONSEIL DE L'INDUSTRIE
DE LA MOTOCYCLETTE ET DU CYCLOMOTEUR**

DONT LES COMPAGNIES MEMBRES INCLUENT :

ARCTIC CAT INC.,

BOMBARDIER PRODUITS RÉCRÉATIFS INC.,

LES MOTEURS KAWASAKI CANADIEN INC.,

HONDA CANADA INC.,

JOHN DEERE & COMPANY,

KTM CANADA INC.,

POLARIS INDUSTRIES INC.,

SUZUKI CANADA INC., et

YAMAHA MOTEUR DU CANADA LTÉE

Le Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout terrain (CVTT) est une association commerciale à but non lucratif qui représente les fabricants et les distributeurs de véhicules tout-terrain au Canada. Le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur (CIMC) est une association commerciale nationale à but non lucratif qui représente les fabricants et les distributeurs de motocyclettes hors-route au Canada. Au nom du CVTT et du CIMC, ainsi que des compagnies qui en sont membres, nous vous remercions de nous permettre de commenter le Document d'orientation de la Commission parlementaire sur les véhicules hors-route.

Pour commencer, nous tenons à remercier le président et les membres du Comité d'avoir invité le CVTT et le CIMC à prendre part à cette concertation sur l'utilisation des véhicules hors-route au Québec. Les questions abordées sont extrêmement importantes pour les compagnies membres de nos associations, pour les marchands de ces produits, ainsi que pour leurs employés et leurs familles, et pour les centaines de milliers de Québécois qui possèdent et conduisent un véhicule tout-terrain, une motocyclette hors-route ou une motoneige.

En ce qui a trait à la synthèse des propositions au chapitre 9, le CVTT et le CIMC, ainsi que leurs compagnies membres, appuient les recommandations portant sur l'établissement de tables de concertation en région, le financement de réseaux interrégionaux, la pérennité et la surveillance des sentiers, de même que sur l'adaptation de la réglementation aux réalités des communautés éloignées. Toutes ces propositions représentent des étapes positives et importantes et nous encourageons le gouvernement du Québec à donner suite à ces propositions le plus tôt possible.

Nous aimerions commenter plus à fond certaines propositions ayant trait au resserrement des règles applicables aux véhicules hors-route et à leurs conducteurs. Il s'agit des propositions suivantes :

1. Augmenter l'âge minimal à 16 ans pour conduire un V.H.R. – là n'est pas la solution pour améliorer la sécurité des conducteurs

Comme nous l'indiquions dans notre mémoire du 20 juin 2005, l'industrie des VTT se conforme aux directives d'âge de la *Consumer Product Safety Commission* (CPSC), organisme fédéral américain chargé de veiller à la sécurité des consommateurs. La CPSC est la plus éminente organisation de sécurité aux États-Unis et fait autorité à l'échelle internationale en ce qui a trait à la sécurité des conducteurs de VTT. Depuis le début des années 1980, elle étudie activement tous les aspects de la sécurité des conducteurs de VTT et emploie des spécialistes des domaines de la formation en matière de sécurité, de l'éducation, du développement des enfants, de l'analyse des facteurs de risque, ainsi que de la conception et de la dynamique des véhicules.

Par ailleurs, les données statistiques¹ de la *Consumer Products Safety Commission* sont les plus récentes et les plus complètes, sont fondées sur les échantillons les plus grands et sont statistiquement les plus fiables et les plus crédibles. Ces données montrent que depuis 1998, les taux de blessures et d'accidents mortels par véhicule utilisé sont demeurés stables pour les conducteurs de VTT en général et ont baissé pour les enfants de moins de 16 ans.

Un examen du nombre estimatif d'accidents mortels pour la période de quatre ans de 1999 à 2003 montre² qu'à tout compte fait, dans l'ensemble, le risque lié aux VTT a diminué – de 1,4 décès lié aux VTT pour 10 000 véhicules à quatre roues en utilisation en 1999 à 1,1 décès pour

¹Consumer Product Safety Review, automne 2005, vol. 10, n° 2 'NEISS Data Highlights – 2004'

²Ibid, E.J. Heiden

10 000 véhicules en utilisation en 2002 et en 2003. On constate aussi que le taux estimatif de décès liés aux VTT chez les enfants de moins de 16 ans a lui aussi baissé en quatre ans – d'un nombre estimatif de 0,32 décès pour 10 000 VTT à quatre roues en utilisation en 1999 à 0,28 décès pour 10 000 véhicules en utilisation en 2003. Cela représente une baisse d'environ 10 % du risque par véhicule durant cette période de quatre ans pour les enfants de moins de 16 ans³.

Il importe aussi de reconnaître que la vaste majorité des accidents de VTT impliquent un comportement clairement et constamment déconseillé. À partir de l'analyse de centaines de comptes rendus approfondis ("IDI") de la CPSC sur des décès liés aux VTT de 1997 à 2000, le D^r Heiden a constaté que dans près de 92 % des cas, l'accident mettait en cause au moins un type de comportement déconseillé, comme l'omission du port d'un casque, la conduite sur une voie publique, la consommation d'alcool, le transport d'un passager sur un véhicule monoplace, l'excès de vitesse ou l'utilisation de drogues⁴. Dans plus de la moitié des accidents mortels analysés, au moins deux comportements déconseillés étaient signalés. La trousse d'information de la CPSC sur la pétition CP 02-4/HP 02-1 (février 2005) ("CPSC Briefing Package") contient une analyse additionnelle qui montre que dans 93 % des accidents mortels impliquant des enfants de moins de 16 ans, ceux-ci conduisaient des VTT conçus pour adultes et dans 72 % des cas, les enfants ne portaient pas de casques. Trousse d'information de la CPSC à 106, 108. Ces constats indiquent clairement sur quels points il serait bon de concentrer les efforts de réduction du risque dans la formation, la législation et les programmes d'information et de communication sur la sécurité en VTT.

³Ibid, E.J. Heiden

⁴Ibid, E.J. Heiden

De plus, nous recommandons fortement l'adoption des recommandations d'âge de la CPSC en ce qui a trait aux VTT pour jeunes et aux VTT pour adultes et que tout nouveau règlement que présentera le gouvernement du Québec adopte les initiatives d'éducation et de sécurité de l'industrie.

2. Clarification de l'interdiction de vente des systèmes d'échappement de rechange

Le CVTT est en faveur d'un règlement qui interdirait la modification d'un système d'échappement visant à le rendre plus bruyant ou le remplacement du système d'échappement d'origine par un système d'échappement plus bruyant. Toutefois, nous tenons à souligner fortement que de plus amples recherches s'imposent avant de définir des normes d'émissions sonores "à l'utilisation" qui soient fondées sur des données scientifiques crédibles. Tous les VTT neufs doivent être conformes aux normes canadiennes d'émissions sonores, et ils le sont. Les compagnies membres du CIMC et du CVTT déploient énormément d'efforts en vue d'offrir à leur clientèle des produits sécuritaires et de moins en moins polluants. De plus, les fabricants ont investi, individuellement et collectivement, des sommes et des efforts considérables dans la mise au point de systèmes d'échappement propres et peu bruyants.

Quoique nous ne puissions pas parler au nom des fabricants et des distributeurs de produits du marché secondaire, nous tenons à souligner qu'un grand nombre de ces produits jouent un rôle positif en remplaçant des systèmes d'échappement désuets ou endommagés, et ces entreprises constituent une importante source additionnelle d'information de recherche et de développement qui permet de faire progresser constamment la technologie de réduction des émissions sonores. Le CVTT estime qu'il serait improductif et d'une trop grande portée d'interdire toute vente de systèmes d'échappement de rechange pour véhicules hors-route. Nous tenons aussi à veiller à ce que l'on prenne en considération les systèmes d'échappement destinés aux modèles de VTT et de

motocyclettes hors-route dont l'utilisation se limite aux activités compétitives en circuit fermé.

Les véhicules utilisés à cette fin requièrent une exemption.

3. Les efforts de l'industrie pour promouvoir la formation en matière de sécurité et la sensibilisation à l'environnement

Depuis les années 1980, le CVTT s'est associé au Conseil canadien de la sécurité en vue de promouvoir la formation des utilisateurs de VTT en matière de conduite et de sécurité. Nous sommes fiers de nos antécédents de longue date de collaboration avec des gouvernements fédéral et provinciaux, des groupements provinciaux de conducteurs de VTT et d'autres organisations de parties intéressées responsables, à des fins de sensibilisation à la sécurité.

Les efforts d'éducation que déploient le CVTT et les compagnies qui en sont membres forment un système complet où l'on s'épaule mutuellement pour éduquer les acheteurs éventuels de VTT et les sensibiliser à la sécurité. Avant, durant et après l'achat d'un VTT, un consommateur type sera exposé aux messages de sécurité pour VTT à de multiples reprises et par divers moyens complémentaires.

Dans de nombreux cas, les annonces et le matériel publicitaire de VTT contiennent également des messages de sécurité. L'acheteur éventuel est exposé à ces messages dès qu'il prend connaissance de ces produits par la publicité à la radio, à la télévision, dans les journaux et dans les magazines. On trouve aussi tout un éventail de renseignements sur la sécurité chez les concessionnaires, allant des directives et avertissements des concessionnaires aux étiquettes volantes fixées aux produits, jusqu'aux dépliants sur la sécurité et aux vidéos. Le client reçoit encore plus d'information à l'achat, sous forme de documents de vente, de renseignements sur la formation des conducteurs et de documentation sur la sécurité. De plus, un guide d'utilisation

détaillé accompagne le véhicule et renforce, après l'achat, les avertissements et des directives concernant l'utilisation sécuritaire et responsable des VTT.

Outre l'éducation en matière de sécurité, le CVTT a lancé en 2000 le programme VTT ÉCO-LOGIQUE pour ensuite entreprendre la campagne "Propre et vert" en 2005. Du matériel a été fourni sans frais à des représentants gouvernementaux, à des utilisateurs de VTT par l'entremise de clubs et de fédérations, à des marchands, à des médias et au grand public. Ce matériel est également offert par le biais de nos sites Web et de pages en lien.

Au cours des trois dernières années, exclusion faite d'un financement limité de la part de certaines fédérations provinciales, le CVTT a contribué plus de 600 000 \$ à la production et à la diffusion de matériel éducatif sur la sécurité et sur l'environnement et à des initiatives de sensibilisation au Canada.

De plus, les compagnies membres du CVTT et du CIMC ont pris des mesures sans précédent en tant qu'entreprises privées pour promouvoir l'utilisation sécuritaire et responsable de leurs produits. Le CVTT et le CIMC, de même que les compagnies qui en sont membres, ont été, et sont encore, des chefs de file dans l'élaboration des politiques de réglementation les plus responsables et les plus équilibrées qui soient.

Dans une nouvelle étape, le CVTT annonce aujourd'hui qu'il prend un engagement exceptionnel envers les Québécois en vue d'intensifier ses programmes de sécurité, d'éducation et de sensibilisation. Nous élaborerons et mettrons au point des programmes avec le concours des ministères appropriés, des marchands agréés et des fédérations provinciales.

En conclusion, l'éducation et la sensibilisation constituent les points clés du rehaussement de la sensibilisation à l'environnement et de la sécurité des conducteurs. Les règlements interdisant aux jeunes de conduire des véhicules hors-route ne fonctionnent pas, comme on l'a constaté par le passé. Nous recommandons fortement que les règlements prévoient des endroits sécuritaires, tels des parcs de V.H.R., où les conducteurs de moins de 14 ans puissent apprendre à conduire, de même qu'un programme d'éducation et de formation conçu spécialement pour les jeunes à qui les parents permettent de conduire. La sécurité, l'éducation et la formation des jeunes doivent être une priorité et l'éducation environnementale doit en faire partie.

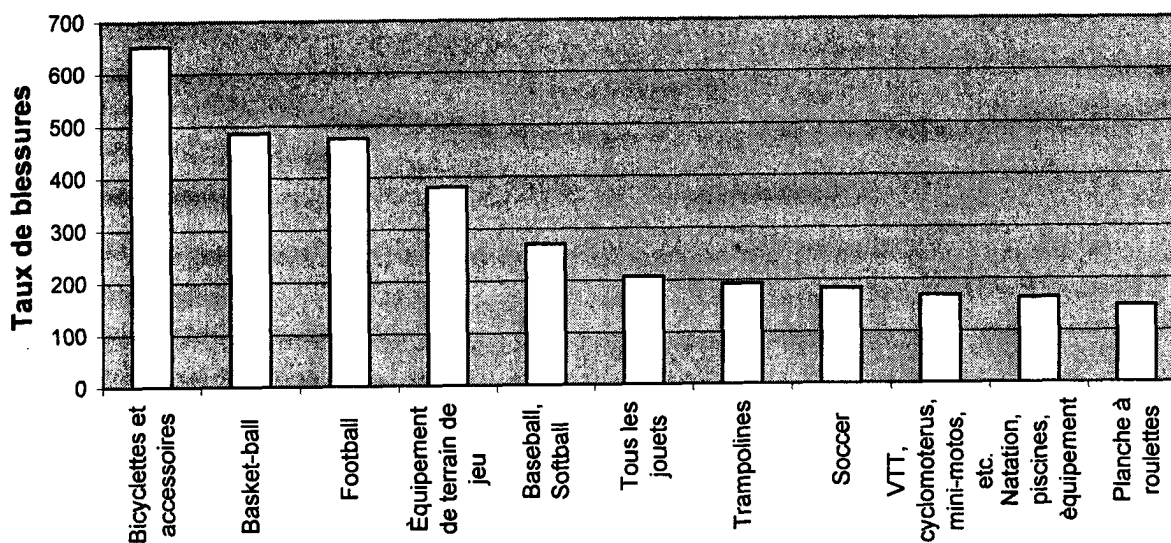
Les véhicules tout-terrain, les mini-motos et les motos hors-route pour jeunes sont sécuritaires lorsqu'on les conduit selon les directives du fabricant. Le Québec a l'occasion de devenir un chef de file dans la sécurité des jeunes et des V.H.R., mais il lui faut, pour ce faire, travailler de concert avec l'industrie et les marchands, de même qu'avec les fédérations de conducteurs. L'industrie s'est engagée aujourd'hui à travailler avec le gouvernement, mais nous nous attendons à ce que le gouvernement fasse sa part en travaillant avec nous. Il y a ici aujourd'hui l'expertise voulue pour accroître considérablement le tourisme motorisé, augmenter les possibilités d'emplois et rehausser la santé et les loisirs dans tous les coins du Québec. Conduire des VTT et des motocyclettes hors-route est une activité familiale divertissante à laquelle s'adonnent des centaines de milliers de personnes au Québec. Nous sommes prêts à travailler avec vous pour faire du Québec le chef de file mondial de l'utilisation récréative et touristique des véhicules hors-route.

Le tout respectueusement soumis,

Le président du CVTT,

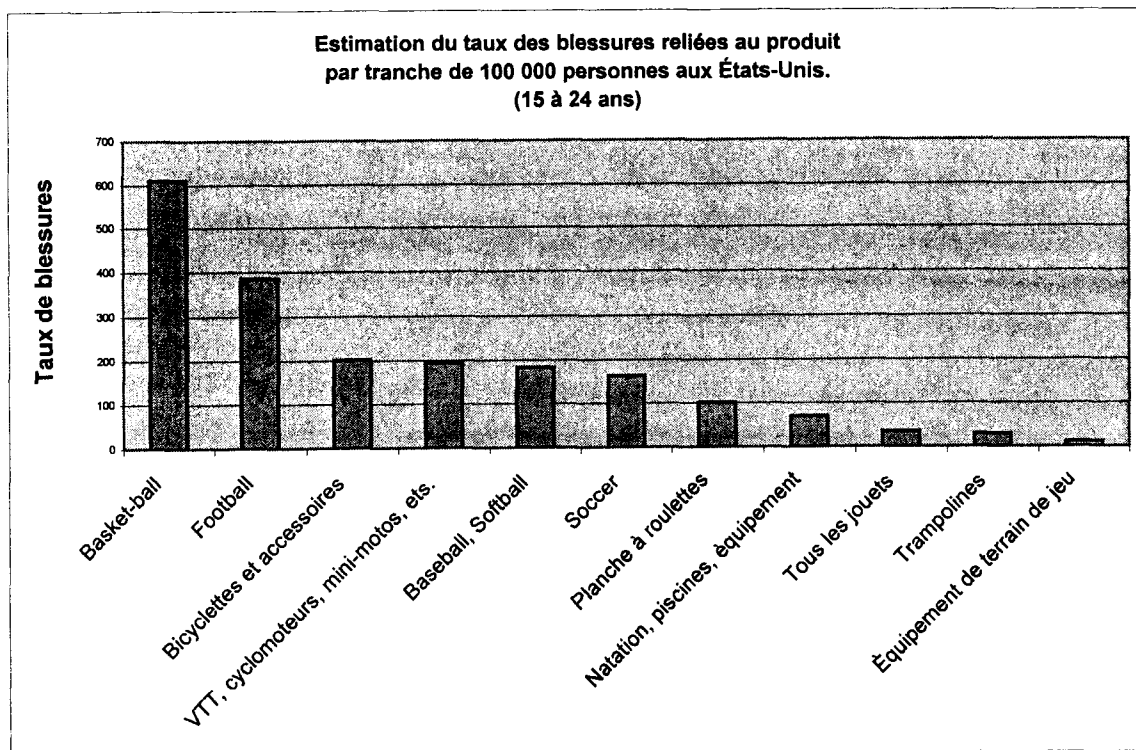
Robert Ramsay

**Estimation du taux des blessures reliées au produit
par tranche de 100 000 personnes aux États-Unis.
(5 à 14 ans)**



Source: Consumer Product Safety Review, automne 2005

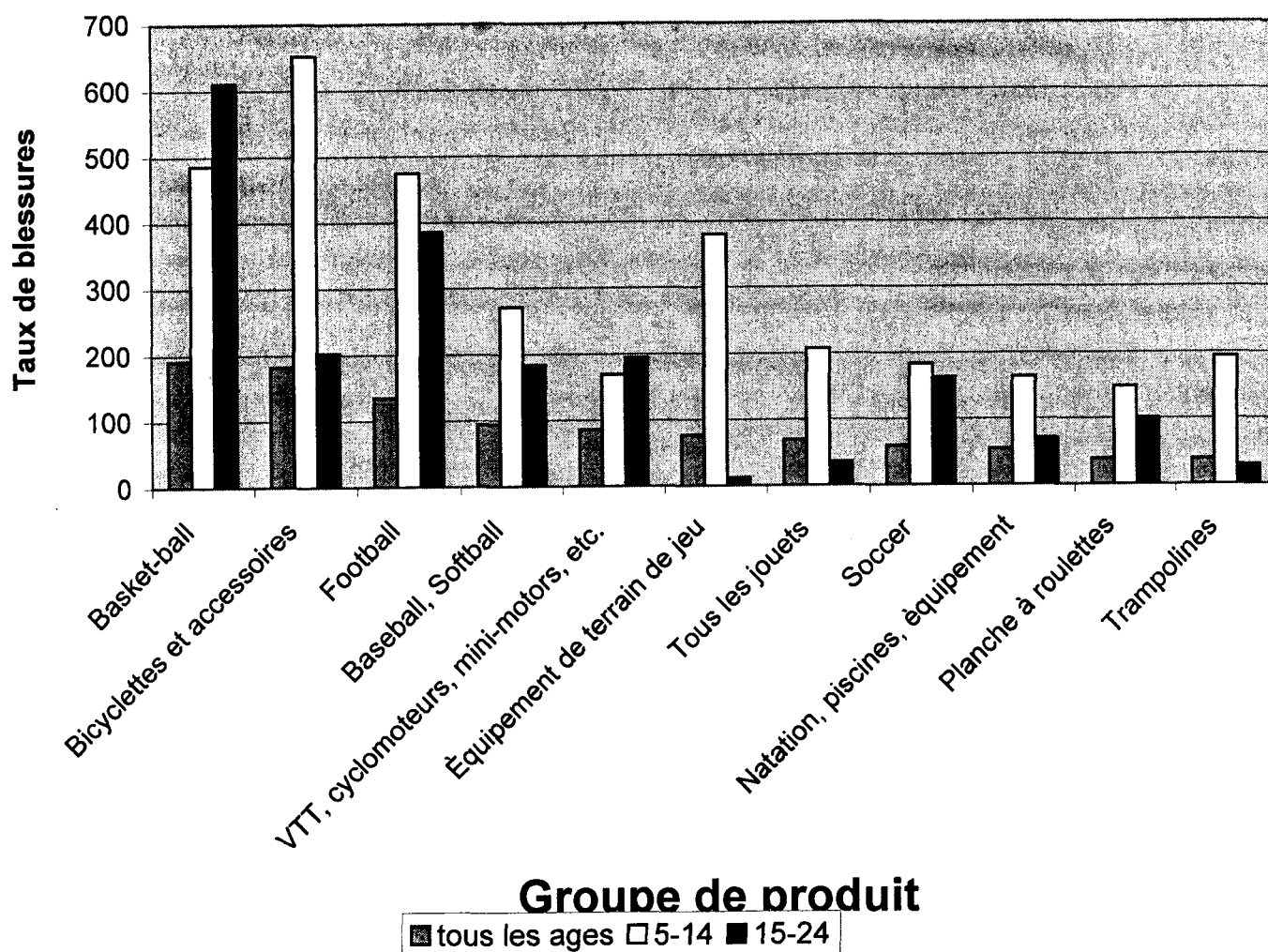
National Electronic Injury Surveillance System (NEISS) Data Highlights - 2004



Source: Consumer Product Safety Review, automne 2005

National Electronic Injury Surveillance System (NEISS) Data Highlights- 2004

**Estimation du taux des blessures reliées au produit
par tranche de 100 000 personnes aux États-Unis.
(tous les âges)**



Source: Consumer Product Safety Review, automne 2005

National Electronic Injury Surveillance System (NEISS) Data Highlights—2004