

Commission des Transports et de l'Environnement

Auditions publiques sur le projet de loi n° 16, Loi modifiant
la Loi sur les véhicules hors route et d'autres dispositions.

Mémoire préparé par
BRP inc
Mardi le 18 novembre 2014



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

Bonjour,

Nous vous remercions de nous inviter à nous exprimer sur ce projet de Loi portant sur les véhicules hors route. Permettez-moi d'abord de nous présenter : mon nom est Martin Langelier et je suis Vice-président principal, Services juridiques et Affaires publiques chez BRP. Je suis accompagné de ma collègue Isabelle Bouchard, conseillère principale en affaires publiques.

Nous sommes ici afin d'informer le gouvernement du Québec de la position de BRP concernant le projet de Loi n° 16, Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route et d'autres dispositions présentées par le ministre des Transports, monsieur Robert Poëti.

Nous tenons à remercier le gouvernement de tenir une consultation publique sur ce projet de Loi. Nous sommes conscients de l'importance de la motoneige, du quad et du véhicule côte à côte 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, tel qu'en témoignent les différentes études sur l'impact économique de la pratique de ces sports au Québec.

Le succès que connaît la pratique des véhicules hors route (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 soutenus et leur travail, reconnu.

Il faut aussi souligner la grande collaboration dont font preuve des milliers de propriétaires terriens. Chaque année, ces propriétaires accordent des droits de passage

sur leurs terres. Leur collaboration est essentielle. Elle contribue à 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 projet de Loi 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.

BRP est devenue une société privée entièrement autonome en 2003 et depuis 2013 nous sommes inscrits à la bourse de Toronto sous le sigle DOO, comme dans Ski-Doo et Sea-Doo. Nous sommes le leader mondial au chapitre des ventes de motoneiges, de motomarines et de moteurs pour avions ultralégers. Nous sommes aussi présents dans les marchés des moteurs hors-bord, des moteurs à propulsion, des karts ainsi que des quads et véhicules côte à côte.

BRP a de profondes racines en Estrie. Notre siège social est toujours à Valcourt où travaillent près de 3 000 Québécois et Québécoises. Malgré ces racines québécoises profondes, BRP est aussi une multinationale ouverte sur le monde. Nous avons des installations manufacturières à Valcourt, à Sherbrooke, aux États-Unis, au Mexique, en Autriche et en Finlande employant ainsi plus de 4 000 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 à Valcourt où tous nos véhicules sont dessinés et conçus et en Autriche pour nos moteurs Rotax. Nos équipes d'ingénieurs et de designers travaillent chaque jour à développer de nouveaux produits et à faire évoluer les technologies. Notre feuille de route au cours des années est enviable, nous sommes fiers de représenter le Québec à travers le monde avec nos produits qui sont vendus dans plus de 100 pays.

Toutefois, nous sommes conscients qu'il nous faut continuer à travailler en matière de recherche et de développement pour rester les meilleurs et nous y mettons tous les efforts pour y arriver. Vous avez peut-être pris connaissance que BRP se classe au 22^e rang parmi les 100 entreprises canadiennes qui investissent en recherche et développement avec 144.9M.\$. D'ailleurs, en 2008 nous avons ouvert avec l'Université

de Sherbrooke, un centre de recherche et de développement de technologies avancées, le CTA, que plusieurs d'entre vous connaissent pour l'avoir visité et aussi parce que le gouvernement du Québec a été un partenaire important lors de sa création en 2006.

Permettez-moi maintenant de commenter le projet de Loi n° 16 déposé par le gouvernement. Nos commentaires se limiteront aux recommandations qui nous touchent plus directement, soit celles proposées concernant la largeur des véhicules hors route autorisés dans les sentiers, la description de la mise sous pression des pneus des véhicules, le poids des véhicules hors route ainsi que le panneau avertisseur sur les véhicules électriques.

Largeur des véhicules côte à côte sur les sentiers quads

Nous sommes très satisfaits de la proposition de laisser aux clubs quads le choix de décider ou non si leurs sentiers peuvent accueillir les véhicules côte à côte de plus de 60 pouces (1,524 mètre). C'est une position très démocratique que le ministre défend, et nous l'en remercions. Nous sommes conscients que les sentiers en milieu urbain ainsi que les sentiers qui passent majoritairement sur des terres privées sont moins larges que ceux en milieu rural et ceux qui sont sur des terres publiques. Selon nous, une approche unique à tous les sentiers serait inadéquate dans les circonstances.

Le ministre a aussi pris soin de faire en sorte que la signalisation soit positive. Les clubs qui accueilleront les véhicules de plus de 60 pouces devront au moyen d'une signalisation aviser les utilisateurs qu'ils peuvent y circuler. Nous pourrions donc voir à l'entrée des sentiers un affichage invitant les véhicules de 64 pouces au lieu de voir de l'affichage les interdisant.

La Fédération québécoise des Clubs Quads a sur son site Internet, depuis la mise en place du projet-pilote, un tableau très clair indiquant où les véhicules de 64 pouces sont acceptés et au cours de quelle période de l'année ils le sont. Ce qui facilite énormément la tâche des utilisateurs quand vient le temps de planifier une randonnée.

Les sentiers québécois, qu'ils soient de motoneiges ou de quads, sont renommés à travers le monde et font l'envie de plusieurs utilisateurs. Ce que le ministre propose

permettra aux utilisateurs des autres provinces, des États-Unis et même d'ailleurs de bien choisir leur destination conformément aux règles en vigueur ici.

Nous saluons aussi les dispositions qui visent à augmenter les amendes en cas d'infraction. Nous aurions cru qu'elles auraient été plus élevées pour être plus dissuasives, mais nous apprécions l'effort du ministre.

Mise sous pression des pneus des véhicules hors route

La définition des pneus à basse pression que vous proposez nous laisse par ailleurs un peu perplexes. La définition est bien subjective et laisse place à beaucoup d'interprétation. Dans un contexte aussi complexe, les manufacturiers de véhicules hors route ont décidé volontairement il y a plusieurs années d'utiliser des normes de l'industrie du pneu comme point de référence et de reconnaître deux organisations soit « la Tire and Rim association Inc et la Japan Automobile Tire Manufacturer Association Inc » qui déterminent les spécifications dimensionnelles, la pression et la charge des pneus utilisés pour une variété de types de véhicules. Les pneus de véhicules quad et de véhicules côte à côte font partie des types "All-Terrain" et "Utility Vehicle" et sont désignés par l'appellation AT et NHS selon ces normes. De plus, ces appellations sont utilisées dans les normes SVIA¹ et ROHVA² aux États-Unis, qui régissent les normes de construction de ces véhicules. Selon nous, la description actuelle dans le projet de loi sera matière à interprétation et à problème.

Poids des véhicules quads et des véhicules côte à côte

En tant que manufacturiers nous sommes assujettis aux demandes constantes que les consommateurs nous font quant à leur besoin. Nos véhicules, et leur utilisation, sont donc en perpétuelle évolution. Dans cette optique, plusieurs états américains acceptent

¹ SVIA : Specialty Vehicle Institute of America

² ROHVA : [Recreational Off-Highway Vehicle Association](#)

maintenant des véhicules hors route dont le poids peut atteindre jusqu'à 2000 livres, soit 907 kg. Dans notre contexte de manufacturier, où l'harmonisation des règles d'utilisation de nos véhicules est critique, les poids maximaux suggérés dans le projet de loi nous apparaissent bas.

De plus, serait-il possible de nous confirmer que les poids pour les véhicules hors route inclus dans le projet de Loi s'appliquent seulement pour les véhicules circulant sur les sentiers fédérés. Il serait en effet problématique que les utilisateurs des véhicules qui ne les conduisent pas en sentiers soient pénalisés lorsque viendra le moment d'immatriculer leur véhicule et que la SAAQ refuse en raison du poids. Il y aurait alors un risque réel qu'un nombre toujours grandissant d'utilisateurs décident de ne pas immatriculer leur véhicule. Surtout que les chiffres auxquels nous avons accès démontrent que seulement 14% des propriétaires des véhicules immatriculés sont membres de la fédération³.

Hauteur du panneau avertisseur sur les véhicules électriques

Dans la section 2.1 Autres obligations, vous faite référence à la norme ANSI/ASAE S276.6 de l'American Society of Agricultural Engineers. Cependant vous demandez à ce que la hauteur du panneau avertisseur triangulaire soit d'au moins 60 centimètres à partir du sol alors que la norme de Transport Canada règlement 500 prévoit une hauteur d'au moins 500 mm, mais moins que 1 500 mm à partir de la chaussée. Serait-il possible d'harmoniser le projet de Loi avec la norme canadienne, laquelle est alignée à la norme des États-Unis? Cela faciliterait le travail des manufacturiers.

En terminant nous voulons réitérer notre appui au libre choix donné aux clubs quads du Québec d'accepter les véhicules de 64 pouces. Nous reconnaissons par ailleurs que le comportement des utilisateurs constitue un aspect très important de la pratique des

³ Chiffres fournis au Conseil Canadien des Distributeurs de Véhicules Hors Route par la firme engagée pour actualiser l'étude de l'impact économique de l'activité du Quad au Québec par la FQCQ.

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 véhicules quads et côte à côte n'ajustent pas leur conduite. 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 encourage, par le biais de son réseau de concessionnaires, un comportement responsable auprès de ses clients. Nous invitons d'ailleurs les autres intervenants de l'industrie à joindre leurs efforts aux nôtres et le gouvernement à réfléchir au développement d'une campagne de sensibilisation.

En conclusion, nous croyons fermement que la pérennité des sentiers pour les véhicules hors route doit devenir une priorité réelle. Selon nous, cette pérennité passe par l'établissement de sentiers permanents. Nous en discutons tous depuis très longtemps, il serait temps de passer de la parole aux actes, un beau projet pour vous Monsieur le Ministre.

Merci de votre attention.