



Comment la souris peut-elle dormir avec un éléphant? : Commentaire sur l'étude de cas « Bombardier »

By/Par **Marie-Claude Couturier**

Département de Philosophie
Université de Montréal

Un an après la rédaction originelle de notre étude de cas, il semblerait que la question de la responsabilité sociale en matière de motoneige ait trouvée, en la juge Hélène Langlois, une réponse négative. Malgré les efforts de Bombardier en matière de responsabilité sociale, ce sont les résidents en bordure des pistes qui auront finalement eu gain de cause devant la Cour supérieure du Québec en ce qui concerne les inconvénients de la motoneige.

LA VICTOIRE DES RÉSIDENTS

En effet, la juge Langlois a ordonné un dédommagement monétaire pour chacune des 600 familles qui habitent en bordure de la piste du Petit Train du Nord. C'est une somme de 1200\$ par famille, par année entre 1997 à 2004 qui sera versée. Le jugement s'est surtout basé sur l'avis d'experts qui ont évalué le niveau de bruit occasionné par la motoneige dans les chambres à couchers des résidents. Après vérifications, ce niveau de bruit s'est avéré supérieur aux limites recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé.

Ainsi, le jugement de la Cour supérieure reconnaît le gouvernement ainsi que la MRC des Laurentides coupables de ne pas avoir tenu compte de la qualité de vie des résidents qui vivent à moins de 100 m de la piste. Ce jugement ne s'arrête pas là : à l'avenir c'est 30 km de piste qui seront fermés entre St-Faustin- Lac Carré et Labelle, laissant toute la quiétude voulue aux résidents. Inutile de dire que ces derniers se sont réjouis d'un tel jugement.

La version des motoneigistes

Devant une telle décision, les motoneigistes se sentent lésés dans leurs droits de pratiquer leur sport. Le mécontentement se fait sentir puisque le tronçon de la piste qui sera coupée est fondamentale aux circuits : il s'agit de l'accès direct à une bonne partie des pistes qui sillonnent les Laurentides. De plus, ces pistes sont l'objet de nombreux forfaits récréo-touristiques offerts à chaque hiver aux québécois et à une vaste clientèle européenne;

*Comment la souris peut-elle dormir avec un éléphant?
Commentaire sur l'étude de cas « Bombardier »*

retombées économiques d'environ 45 millions de dollars à chaque hiver dans une région qui en a bien besoin. De nombreux commerçants et aubergistes se verront ainsi privés d'une bonne partie de leur clientèle, ce qui ne fait qu'ajouter à la déception générale.

Les associations de motoneigistes cherchent pourtant un terrain d'entente qui permettrait à tous les parties de trouver une solution: ils auraient souhaité que la juge ordonne l'augmentation de la surveillance sur les pistes ou encore l'instauration d'heures d'ouverture limitées afin d'offrir une meilleure quiétude aux résidents. Or, avec le jugement rendu par la Cour supérieure, ils ont l'impression d'être pénalisés injustement pour l'indiscipline de certains amateurs qui contreviennent aux règlements. Ils sentent venir la fin d'un sport, d'un commerce et, par ricochet, la fin du développement récréo-touristique qui fait vivre une grande partie de la région en hiver. Pire encore, ce jugement pourrait bien faire boule de neige : il y aura désormais possibilité de jurisprudence pour d'autres regroupement de citoyens incommodés par la motoneige. Le cas de la piste du Petit Train du Nord pourrait alors s'étendre à la grandeur du Québec.

Évidemment ces arguments laissent présager que le gouvernement du Québec et la MRC des Laurentides iront en appel du jugement qui vient d'être prononcé. Encore une fois, le temps nous dira qui aura finalement gain de cause dans cette histoire, mais d'ici là, les résidents de St-Faustin- Lac Carré et Labelle dormiront paisiblement cet hiver.

Commentaire

Les nombreux efforts de Bombardier en matière de responsabilité sociale ont fait le prestige de la compagnie pendant des décennies. L'invention de la motoneige et son évolution se sont faites en grande partie grâce à elle. Or, il n'en reste pas moins qu'une motoneige reste une motoneige : elle est bruyante pour les résidents aux abords des pistes. Les efforts de Bombardier étaient-ils réellement utiles? Comprendons bien que, sans eux, la situation aurait été encore plus pénible. Il restera toujours louable de la part d'une compagnie de tenter de diminuer les effets négatifs reliés à ses produits. Bombardier a sincèrement cherché à offrir le meilleur produit possible aux usagés, tout en tenant compte de ceux qui subissent la motoneige. En ce sens, on peut dire que Bombardier a fait la part des choses en ce domaine.

Comme nous le laisse croire le jugement de la juge Langlois, le problème ne concerne pas le produit, mais plutôt la façon dont le gouvernement a géré l'utilisation de la motoneige sur son territoire. La nature du véhicule demande que l'on y accorde une attention particulière afin que le produit ne se transforme pas en fléau comme sur la piste du Petit Train du Nord. La motoneige est faite pour se déplacer sur les territoires les plus reculés et, du coup, les plus féeriques. Les gens qui y vivent s'y établissent justement pour jouir de cette quiétude. Il revient donc au gouvernement de voir à ce que la liberté des uns ne nuise pas à celle des autres, encore moins à la santé et au respect de la vie privée des résidents. Faisons le pari que ce sont les intérêts économiques qui ont primé dans le passé: en voulant promouvoir la région des Laurentides, le gouvernement provincial et la MRC ne se sont pas souciés des répercussions que peut avoir la motoneige sur l'ensemble de la population. Ils n'avaient

*Comment la souris peut-elle dormir avec un éléphant?
Commentaire sur l'étude de cas « Bombardier »*

peut-être pas compris toute la problématique de la motoneige. Peut-être auraient-ils dû s'inspirer de la prudence dont a fait preuve Bombardier?

Néanmoins, cette fois-ci, ce sont les résidents qui ont eu le dernier mot. Après étude du cas, on se rend compte que les arguments des québécois en faveur de l'accès à la piste du Petit Train du Nord sont essentiellement économiques. L'argument est de taille et il concerne une grande partie de la population, mais ce type d'argument n'a pas fait le poids devant la santé, le respect de la vie et de la propriété privée de ceux qui vivent aux abords de la piste. Ainsi, il semblerait qu'en matière de loisirs, des profits peuvent être faits, mais sans qu'il y ait contraintes sociales. Remettons-en nous au gouvernement afin d'y veiller...

QUESTIONS

1. Bombardier, dans son mouvement de responsabilité sociale, aurait-il dû tenter d'intervenir auprès du gouvernement québécois afin de le sensibiliser sur la réalité de la motoneige dans le milieu rural?
2. Est-il juste de priver une région d'importantes retombées économiques afin de préserver la quiétude d'un regroupement de citoyens?
3. La cour aurait-elle dû s'en tenir à une réglementation plus sévère afin de contenter un maximum de personnes?
4. La fermeture de 30 km de piste sur un réseau de près de 2800 km aura-t-il un impact aussi important que laisse croire les associations de motoneigistes sur l'économie québécoise?