

Orford, 29 octobre 2020

Madame Marie Boivin, Mairesse

Municipalité du Canton d'Orford
2530, chemin du Parc
Orford (Québec)
J1X 8R8

PAR COURRIEL

OBJET : Embarcations de plaisance sur le lac à la truite d'Orford – Demandes de modification en vertu du «Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments»

Madame,

La présente fait suite à notre requête formulée à madame Karine Denis, coordonnatrice Environnement à la Municipalité du Canton d'Orford (la «MUNICIPALITÉ») dans mon courriel du 1^{er} octobre 2020 à propos du risque associé aux embarcations de plaisance muent par des moteurs à propulsion électrique de moyenne et grande puissance.

Madame Denis a répondu promptement le même jour en nous joignant le «Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments» (ci-après nommée «RÈGLEMENT») qui régit notamment les embarcations de plaisance sur les lacs et qui est de compétence fédérale. Une copie est jointe en annexe. (Annexe A).

D'ailleurs, au nom des membres de l'Association des Riverains du Lac à la Truite d'Orford (ci-après nommée ARLTO), nous remercions la municipalité du Canton d'Orford et en particulier madame Denis pour son support et la réponse rapide.

Le Conseil d'Administration (CA) de l'ARLTO a pris soin d'analyser le RÈGLEMENT.

Pour donner suite à cette analyse, lors de notre de CA du 25 octobre dernier, il fut résolu de soumettre à votre intention une problématique importante qui touchera bon nombre de lacs de la MUNICIPALITÉ, dont le lac à la truite. Cette problématique toucherait également de manière plus large, un grand nombre de lacs, non seulement au Québec, mais aussi, partout au Canada si le «Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments» ne faisait pas l'objet rapidement d'une modification comme suggérée dans la présente lettre.

Il fut également convenu au CA de formuler deux demandes de modifications au RÈGLEMENT, demandes de modifications qui doivent, selon l'article 4 de ce même RÈGLEMENT, être présentées par une «administration locale».

Dans les pages qui suivent, nous expliquerons plus en détail la situation actuelle, l'historique qui la précède, la problématique incluant les répercussions des développements actuels et à venir en matière de propulsion électrique et leurs impacts, pour finalement proposer deux demandes de modifications au RÈGLEMENT.

.../2

SITUATION ACTUELLE

Le lac à la truite d'Orford apparaît à deux endroits dans le «Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments» (le «RÈGLEMENT»). Il est identifié avec les coordonnées géographiques 45°21' 72°09' :

- À l'annexe 3, partie 5, page 45, article # 124 du tableau
- À l'annexe 8, partie 3, page 132, article # 56 du tableau.

L'annexe 8 s'intitule «EAUX SUR LESQUELLES UNE ACTIVITÉ OU UN ÉVÉNEMENT SPORTIF, RÉCRÉATIF OU PUBLIC NE PEUT AVOIR LIEU SANS PERMIS» et, ne pose pas de problème pour le moment.

L'annexe 3, quant à elle, fait référence au paragraphe 2 (3) et porte le titre : «EAUX DANS LESQUELLES LES BÂTIMENTS À PROPULSION MÉCANIQUE SONT INTERDITS»

Le paragraphe 2(3) du RÈGLEMENT se lit comme suit :

«Il est interdit d'utiliser un bâtiment à propulsion mécanique dans les eaux indiquées à l'annexe 3, sauf en conformité avec celle-ci.»

Or, selon la définition du règlement, la «propulsion mécanique» est définie au paragraphe 1 :

««propulsion mécanique» : Mode de propulsion obtenu par des machines de propulsion principales constituées d'un moteur à combustion interne ou à vapeur. (power-driven)»

Par conséquent, l'annexe 3 du règlement n'interdit pas les embarcations munies de propulsion électrique.

Le paragraphe 1 du RÈGLEMENT définit la «propulsion électrique» comme suit :

«Mode de propulsion obtenu par des machines de propulsion principales constituées d'un moteur électrique alimenté par des accumulateurs électriques. (electrical propulsion)».

HISTORIQUE

Vers l'année 1995, il fut interdit au lac à la Truite d'Orford de faire l'utilisation d'un moteur à propulsion mécanique. Voici les motifs qui avaient été énoncés .

- Les vagues que produisent les bateaux hors-bord à propulsion mécanique rendaient la baignade désagréable, voire dans certains cas, dangereuse;
- Les vagues créaient de l'érosion des berges;
- Le bruit excessif des moteurs, à l'exception de ceux électriques qui, eux, étaient alors de très faible puissance;
- La sécurité des personnes utilisant les petites embarcations (Kayacs, canots, etc.) de même que celle des nageurs où, étant donnée la très faible étendue du lac, pouvait être grandement compromise par des embarcations dotées de moteurs autre que les petits moteurs électriques de l'époque.

Notons également que ceci éliminait le risque de déversement d'hydrocarbures dans le lac. À la suite d'une assemblée générale, 98% des résidents du lac étaient d'accord avec l'interdiction des bateaux moteur à propulsion mécanique.

Il s'en suivit une demande aux autorités qui ont tous entériné que les embarcations à propulsion mécanique soient interdites au Lac à la Truite.

Lors de l'adoption à la MUNICIPALITÉ, il fut proposé par le Conseil Municipal, à la demande de l'ARLTO de permettre l'utilisation de moteur électrique sur le lac étant donné qu'à l'époque les moteurs électriques étaient de très faible puissance, celle-ci s'exprimant en lb de poussée. L'image numéro 1 suivante illustre le type de moteur en question

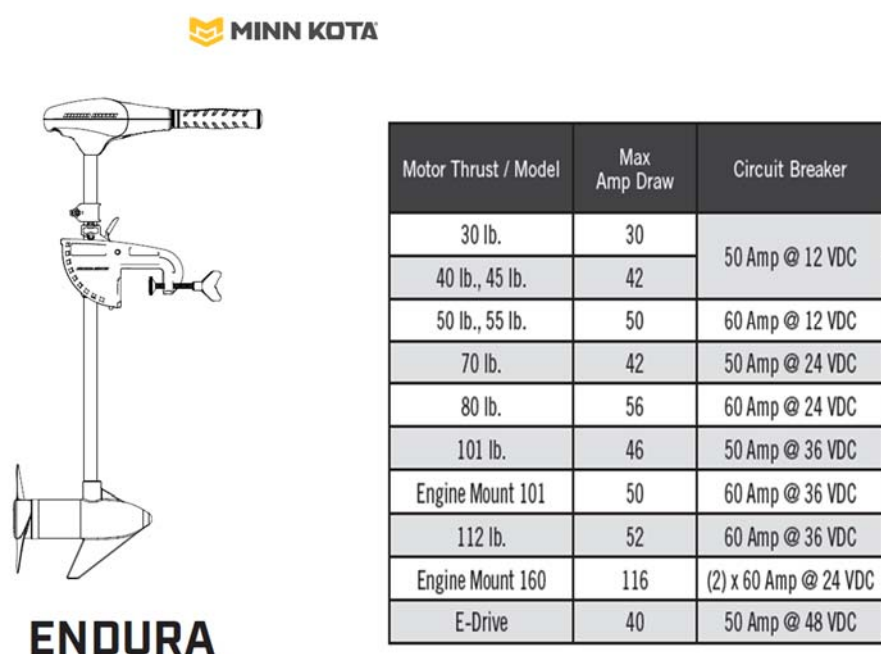


IMAGE #1 : Moteur électrique typique de l'époque et caractéristiques (Source : Manuel d'instruction des moteurs «Endura» de la compagnie Minn Kota)

Ce type de moteur porte le nom courant de «*trolling motor*» et est alimenté à partir de petit accumulateur de 12 Volt de type marine, semblable aux accumulateurs utilisés dans les véhicules automobiles à essence.

Les caractéristiques de ces moteurs faisaient en sorte que les embarcations circulaient à très faible vitesses, possiblement moins de 5 km/h, ne généraient pas de vague et produisaient un niveau de bruit quasi nul.

PROBLÉMATIQUE

Avec le développement des véhicules électriques, des moteurs électriques pouvant développer de très grandes puissances et des accumulateurs ayant une forte capacité d'accumulation d'énergie ont fait leur apparition. Des moteurs électriques pour embarcation sont aujourd'hui commercialement disponibles et peuvent par exemple atteindre des **puissances de 50 HP**. Nous joignons à l'annexe B une copie d'une fiche d'un moteur électrique pour embarcation de plaisance d'une puissance **de 50 HP** et actuellement commercialement disponible auprès de la compagnie Elco.

De multiples articles de presses font état du développement d'embarcations à propulsion électrique, notamment l'auto marine Orca, avec son moteur électrique de 134 kW (équivalent à 180 chevaux), qui, selon un des articles joints à l'annexe C, peut filer à une vitesse maximale de 104 km/h et dont la vitesse de croisière est établie à 70 km/h !

Rappelons ici qu'à titre d'exemple, Tesla annonce des puissances motrices pour leurs véhicules automobiles entièrement électrique actuellement en vente qui oscillent entre environ 300 et 600 HP. On peut donc aisément supposer qu'éventuellement, ce niveau de puissance sera disponible dans un proche avenir pour les embarcations de plaisance.

Même BRP, fabriquant notamment de bateaux et moto marine, travaille activement depuis l'an dernier à mettre au point une plateforme technologique électrique qui va servir pour tous leurs produits. BRP compte arriver avec un moteur électrique compact d'ici trois à cinq ans. (Voir annexe C)

Selon notre interprétation du RÈGLEMENT, nous comprenons que la définition de «propulsion électrique» avait pour objet à l'époque de limiter en fait la puissance des moteurs qui étaient possiblement alors de très faible puissance pour les moteurs à propulsion électrique, par exemple, consommant une puissance électrique de l'ordre de 400 à 1 000 Watt (0,4 à 1 kW), ce qui correspondrait à une puissance de propulsion mécanique de l'ordre de 1 HP et moins

Avec le développement des moteurs électriques dépassant 1 HP, tous les risques et les impacts qui furent pourtant l'objet de la modification vers les années 1995, à l'exception de celui associé au déversement d'hydrocarbure, seront à nouveau présents sur tous les lacs, même si la propulsion mécanique est interdite : Érosion des berges, danger pour les baigneurs, danger pour les nageurs, danger et inconvénient pour les embarcations sans propulsion (Kayaks, canots, etc.) et bruit.

DEMANDE DE MODIFICATION #1 :

Étant donnée la problématique énoncée précédemment et les nombreux risques imminents associés, nous sommes d'avis qu'à moins que la demande de modification #2 ci-après puisse être mise en application très rapidement, il soit impératif **d'inscrire le lac à la truite d'Orford à l'annexe 6, en vertu du paragraphe 2 (5) du RÈGLEMENT, et de limiter la vitesse à 5 km/h sur l'ensemble du Lac à la truite.** Le paragraphe 2 (5) se lit comme suit :

«Il est interdit d'utiliser dans les eaux indiquées aux colonnes 1 à 3 des annexes 5 ou 6 un bâtiment à propulsion mécanique ou à propulsion électrique à une vitesse supérieure à la vitesse maximale mentionnée à la colonne 4, sauf en conformité avec celles-ci.»

Cette demande de modification inclut de **MAINTENIR le lac à la truite inscrit aux annexes 3 et 8**, comme c'est le cas actuellement.

De cette manière, le temps que la modification #2 ci-après soit adoptée, nous pourrions à tout le moins conserver le caractère écologique et sécuritaire de ce petit lac en limitant la vitesse des embarcations tout en y interdisant, comme le stipule l'annexe 3, les embarcations à propulsion mécanique, comme c'est le cas actuellement.

Il faut toutefois comprendre que ceci n'est pas la solution finale car, dans son application, cette seule modification impliquerait notamment le déploiement de forces policières sur les lacs afin de contrôler la vitesse, à l'instar de ce qui se fait sur les routes. C'est pourquoi nous croyons que la modification #2 est essentielle.

DEMANDE DE MODIFICATION #2 :

La demande de modification #1 ne serait pas utile si le RÈGLEMENT était rapidement modifié comme suit, ou encore, modifié de manière à en avoir les mêmes effets.

Nous proposons que le gouvernement fédéral modifie les deux définitions suivantes du règlement. Nous avons surligné en jaune les modifications proposées:

«propulsion électrique» Mode de propulsion obtenu par des machines de propulsion principales constituées d'un moteur électrique dont la puissance mécanique maximum développée de l'ensemble des moteurs électrique du bâtiment n'excède pas 2,5 kW et alimenté par des accumulateurs électriques (electrical propulsion)

«propulsion mécanique» Mode de propulsion obtenu par des machines de propulsion principales constituées soit d'un moteur à combustion interne ou à vapeur (power-driven) ou encore dont la somme des puissances mécaniques totales développées par les moteurs électriques est supérieure à 2,5 kW.

Notez qu'en guise de complément, nous avons inclus à l'annexe D une série de questions qui pourraient être adressées aux autorités fédérales afin à tout le moins d'amorcer la discussion et de connaître leur position à ce sujet.

La modification #2 a l'avantage de contrôler à la source le problème en limitant la puissance des moteurs : Une embarcation qui serait équipée d'une propulsion électrique trop puissante pourrait ainsi être contrôlée dès sa mise en eau, rendant beaucoup plus aisée son application par les autorités et évitant fort possiblement le déploiement de force policière sur plusieurs lacs.

Comme vous le constatez, la problématique est d'envergure et toucherait à notre avis toutes les municipalités du Québec qui, fort probablement, appuieraient alors une démarche globale et concertée visant à ajuster le règlement fédéral face à l'arrivée des moteurs électriques puissants. C'est pourquoi nous avons cru bon de faire appel à vous directement.

Espérant que la MUNICIPALITÉ donnera promptement suite à nos demandes, nous sommes disponibles pour vous fournir de plus amples informations ou répondre à vos questions au besoin.

Veuillez agréer, madame la mairesse, mes plus respectueuses salutations.

Bertrand Larivée

Président,

Association des riverains du lac à la truite d'Orford

Cc : Madame Karine Denis / Municipalité du Canton d'Orford

Madame Rachel Auger ainsi que MM. Jean Robert St-Pierre, Robert Salois et Alain Lafond / CA de l'Association des riverains du Lac à la truite

Pièces jointes :

- Annexe A :** Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments» (SOR/2008-120 DORS/2008-120)
- Annexe B :** Fiche technique moteur électrique hors-bord Elco d'une puissance de 50 HP
- Annexe C :** Articles de presses divers
- Annexe D :** Questions en rapport au «Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (SOR/2008-120 DORS/2008-120)»



ELECTRIC OUTBOARD

EP-50

EP-50 ELECTRIC OUTBOARD FEATURES AND BENEFITS

- Reliable and durable construction with minimal maintenance required
- Available in tiller or top- and side-mount throttle control
- All motors available in long- or short shaft models
- Traditional design with standard aluminum casting so replacement parts are readily available
- Water-cooled system that prevents over-heating
- Multiple safety precautions including over-speed protection, overload protection, temperature protection, over-voltage and over-current protection
- Consistent power throughout the speed range
- Brushless PMAC motor that is over 90-percent efficient
- Cruise with peace of mind thanks to our "Get Home Safe" battery alert system
- Motors ranging from 5-HP to 50-HP
- Clean cruising without the hassles and hazards of gasoline
- Low cost of operation when compared to traditional gas motors



TILLER MODEL:



REMOTE MODEL: THROTTLE OPTIONS

Livorsi Side \$450 Top Mount \$650 sold separately



COMPARABLE GAS/PETROL RATING	50 HP
INPUT POWER (WATTS)	21600 watts
VOLTAGE	96 vdc
MAXIMUM CURRENT	225 amps DC
MOTOR	Brushless PMAC
STATIC THRUST	975 lbs
COOLING SYSTEM	Water cooled
THROTTLE SYSTEM	Remote or tiller option
THROTTLE	Side mount or Top mount option, 16' length
THROTTLE CABLE EXTENSION OPTIONAL	6'
LOWER UNIT GEAR RATIO	2.08:1 (27/13)
GEAR OIL CAPACITY	8.5 oz
TRIM AND/OR TILT	Manual
PROPELLER	3 - 9 7/8 x 12
WEIGHT	190 lbs
SHORT SHAFT TRANSOM HEIGHT	17.5"
SHORT SHAFT OVERALL (HEIGHT, WIDTH, LENGTH)	45.4" x 14.8" x 27.7"
LONG SHAFT TRANSOM HEIGHT	22.5"
LONG SHAFT OVERALL (HEIGHT, WIDTH, LENGTH)	50.4" x 14.8" x 27.7"
MSRP	\$8,999

ANNEXE C :
ARTICLES DE PRESSES – EMBARCATIONS À PROPULSION ÉLECTRIQUE

ARTICLE #1 :

Source : <https://www.latribune.ca/affaires/lorca-de-taiga-motors-une-premiere-moto-marine-electrique-1dd531600529b18796ebc3fa6ca8a5a0>

LA TRIBUNE / LE SOLEIL

20 SEPTEMBRE 2020

AFFAIRES

PAUL-ROBERT RAYMOND - LE SOLEIL



20 septembre 2019 Mis à jour le 22 septembre 2019 à 17h23

L'Orca de Taiga Motors: une première moto marine électrique

CHRONIQUE / Après la motoneige électrique, voici maintenant la motomarine tout électrique! Taiga Motors, la jeune pousse fondée par trois Québécois, a lancé la semaine dernière son dernier-né, l'Orca.

Évidemment, la saison de la motomarine tire à sa fin, car l'été s'est officiellement terminé en fin de semaine dernière. Mais, il faut admettre que [Taiga](#) se positionne dans un marché qui va lui ouvrir un marché probablement plus grand que celui de la motoneige.

La jeune pousse prévoit produire 500 unités d'Orca, destinées pour les marchés nord-américain et européen. Et probablement question d'amortir le coût de production des premières unités, ces 500 motomarines seront assurément plus coûteuses qu'une moto marine à essence.

Les 100 premières Orca, avec l'appellation Founder Edition, se vendront 28 000 \$US (37 115 \$), [livrables aux clients nord-américains à l'été 2020](#). Les 400 suivantes coûteront 24 000 \$US (31 815 \$).

À ce prix-là, est-ce que Taiga a des commandes? «Oui, il y a plusieurs personnes qui ont commandé des motomarines dès la première heure», répond Gabriel Bernatchez, un des trois cofondateurs de Taiga avec Paul Achard et Samuel Bruneau.

«Beaucoup de personnes l'ont fait au dévoilement. Nous avons déjà passablement de commandes pour l'Orca. Nous visons à aller en production avec une version plus abordable dans les années futures», ajoute-t-il.

Cette version «plus abordable» dont M. Bernatchez fait mention devrait être offerte à 14 000 \$US (18 558 \$). Soit l'équivalent des modèles haut de gamme des motomarines à essence.

Souvent décriées par les riverains des lacs, ces dernières produisent des émissions polluantes et du bruit allant jusqu'à 90 décibels à une distance qui peut s'étendre jusqu'à 100 pieds. Taiga promet qu'il n'y aura aucune émission polluante et une randonnée silencieuse.

Et quant au prix qui peut sembler onéreux, Taiga propose un tableau de bord avec ordinateur intégré, offrant la connectivité LTE, Wi-Fi et Bluetooth. Tout ça couplé à un GPS.

Plus de 100 km/h

L'Orca, avec son [moteur électrique de 134 kW \(équivalent à 180 chevaux\)](#), peut filer à une vitesse maximale de 104 km/h. [La vitesse de croisière est établie à 70 km/h.](#)

La batterie de 23 kWh, pesant 125 kilogrammes, peut fournir jusqu'à deux heures d'utilisation, sous des conditions normales. «D'après notre analyse de marché, l'utilisation moyenne de notre marché cible correspond à moins de deux heures par utilisation. Ce n'est effectivement pas l'entièreté du marché», explique M. Bernatchez.

Est-ce que les motomarines sont étanches? Oui, assure le cofondateur. «Tout le système est étanche à l'eau, donc aucun problème là-dessus. Le système a été conçu pour aller dans l'eau.»

D'autres projets?

Et quand on demande à M. Bernatchez s'il y a d'autres types de véhicules dans la mire de Taiga, après la motomarine et la motoneige, il répond : «Présentement, nous avons un plan pour des moteurs hors-bord, mais pas encore pour les VTT et autres véhicules de loisir.»

Et ceux qui se demandent quand devraient arriver les motoneiges électriques de Taiga sur le marché, M. Bernatchez précise qu'elles sont censées être produites pour la saison d'hiver 2020-2021.

ARTICLE #2 :

Source : <https://www.lapresse.ca/auto/technologies/201704/13/01-5088269-une-motomarine-a-lepreuve-des-motomorons.php>

Une motomarine à l'épreuve des motomorons



DENIS ARCAND
LA PRESSE

Publié le 13 avril 2017 à 15h16

Les motomarines sont amusantes, mais il suffit d'un seul conducteur pas trop fûté pour gâcher l'après-midi d'une multitude de riverains s'il décide de jouer dans ses propres vagues au même endroit et de faire du tapage jusqu'à ce qu'il manque d'essence.

Grâce au fabricant californien Free Form Factory, les vacanciers pourraient être libérés de cette plaie estivale que sont les motomarinières en déficit de jugeotte et de civisme. Free Form Factory a signé un contrat avec le fabricant de motos électriques Zero, qui lui fournira ses moteurs de 34 kw (46 chevaux) et ses batteries de 6,5 kwh.

Ces motomarines électriques seront beaucoup moins bruyantes. Un prototype est déjà prêt et la compagnie va faire une petite série (seulement 35 unités) qui sera commercialisée sous le nom de Gratis X1.

Gratis à 17990 \$ US

Comme en automobile, le moteur électrique a l'avantage de fournir un couple élevé et instantané. Free Form dit que le Gratis X1 peut atteindre la vitesse de 75 km/h et que son autonomie maximale de 45 minutes.

Par contre, la version de base cet engin qui s'appelle Gratis coûtera 17 990 \$ US. À ce prix-là, pas sûr que BRP, Yamaha et Kawasaki vont perdre beaucoup de sommeil.

Comme en automobile, la capacité des batteries est un enjeu et Free Form dit avoir inventé un polymère 100 % plus résistant et quatre fois plus léger que la fibre de verre communément employée par dans l'industrie des bateaux de plaisance. Ce nouveau plastique est poétiquement appelé «Hulk-Lite» (léger comme l'incroyable Hulk).

ARTICLE #3 :

Source : <https://www.lapresse.ca/affaires/entreprises/2020-09-29/entrevue-avec-jose-boisjoli-pdg-de-brp/du-bon-cote-de-la-covid-19.php>

Entrevue avec José Boisjoli, PDG de BRP Du bon côté de la COVID-19



PHOTO DAVID BOILY, LA PRESSE
José Boisjoli, PDG de BRP

Publié le 29 septembre 2020 à 8h00

(Valcourt) Si la deuxième vague d'épidémie de coronavirus revient compliquer la vie à bien du monde, ce n'est pas tout à fait le cas du fabricant de véhicules récréatifs BRP. « Il y a des entreprises qui sont tombées du mauvais côté de la COVID, nous, on est tombés du bon côté », résume sans triomphalisme son PDG José Boisjoli, dont l'entreprise est en rupture de stock pour tous ses produits alors que ses usines localisées dans cinq pays fonctionnent à 110 % de leur capacité de production.

JEAN-PHILIPPE DÉCARIE
LA PRESSE

Q. Vous avez enregistré une hausse importante de 40 % des ventes de vos produits à votre deuxième trimestre terminé le 31 juillet alors que le monde entier est frappé par une crise sanitaire sans précédent. Comment expliquez-vous un tel engouement pour les véhicules récréatifs en cette période de pandémie ?

R. On a été surpris par les chiffres, mais quand on regarde la situation de trois industries importantes, celles du transport aérien, des croisières et des parcs d'attractions, on constate que les revenus de 320 milliards qu'elles ont générés en 2019 ne seront que de 120 milliards en 2020.

On a donc profité en partie des 200 milliards de fonds qui ont été rendus disponibles et qui ont été réinvestis en dépenses de rénovations, d'achat de piscines et de véhicules récréatifs.

On fabrique beaucoup de véhicules hors route, et ce sont des produits qui cadrent parfaitement avec les consignes de distanciation physique et de vacances à la maison qui sont prescrites par les autorités publiques.

On a fait un sondage auprès de 1500 consommateurs qui ont acheté de nos produits entre les mois de mai et juillet, et 77 % d'entre eux étaient de nouveaux clients de BRP. Notre défi est maintenant de transformer ces nouveaux convertis en pratiquants durables.

Q. Vous avez dû quand même cesser toutes vos activités manufacturières durant les deux mois de confinement obligatoire en avril et en mai. Cela a dû nuire à vos approvisionnements ?

R. Oui, ces deux mois ont été difficiles, d'autant que tous les concessionnaires qui vendent nos produits étaient fermés eux aussi. C'est pourquoi on a eu un mauvais premier trimestre. On a dû cesser les activités dans nos 12 usines au Canada, aux États-Unis, au Mexique et en Autriche et mettre à pied temporairement nos 13 500 employés.

Lorsque les ventes ont repris, on s'est rapidement retrouvés en rupture de stock de VTT et de véhicules côte à côte, et dès le mois de juillet, les ventes de motomarines se sont mises à exploser.

L'arrêt de production à nos usines et les fortes ventes de l'été ont fait chuter de 51 % les inventaires de nos concessionnaires et de 40 % nos propres inventaires. Là, on travaille à les rebâtir.

Q. Est-ce que la production de motos à trois roues et celle de motoneiges dans votre usine de Valcourt ont été révisées à la hausse ?

R. Les ventes de nos motos Can-Am ont été affectées par la fermeture des écoles de conduite jusqu'au mois de juin, les gens ne pouvaient pas les acheter. Mais depuis juillet, avec l'ajout de

notre nouveau modèle d'entrée de gamme Ryker, on enregistre une hausse de 100 % de nos ventes de trois-roues.

On a commencé la production de motoneiges en mai et normalement, on la termine au début du mois de décembre. Même s'il nous reste des stocks de 2020, parce que les sentiers publics ont été fermés le 15 mars, on a augmenté la cadence de production en ajoutant une journée par semaine et une heure de production à chacun des deux quarts de travail.

Plutôt que de terminer au début de décembre, on va fabriquer des motoneiges à plein rendement jusqu'à la fin de décembre et peut-être prolonger durant les deux premières semaines de janvier prochain.

Habituellement, on fonctionne à 80-90 % de nos capacités de production. Là, on opère à 110 % de nos capacités dans toutes nos usines dans le monde.

Depuis le début de la pandémie, en mars, on a dû faire pas moins de 100 scénarios de production. On n'arrête pas de s'ajuster.

Q. Est-ce que tous vos 13 500 employés ont été rappelés ?

R. Oui, la presque totalité des 13 500 employés ont été rappelés. Il y a 20 ans, BRP employait au Québec 3000 travailleurs, c'est le même nombre aujourd'hui. Sauf qu'on a moins d'employés à l'usine, soit 1100 travailleurs permanents et plus de 500 employés additionnels pour la production des motoneiges. Mais notre service d'ingénierie emploie à lui seul 750 personnes à Valcourt.

Q. On disait cet été que tout ce qui va sur l'eau était vendu, tellement les gens ont voulu profiter de leurs vacances au Québec. Vous avez pourtant annoncé cet été la fin de la production des moteurs de bateaux Evinrude. Pourquoi ?

R. C'est une longue histoire, mais le marché pour ces moteurs ne cessait de se réduire. Ce sont des moteurs de remplacement pour des embarcations existantes. Il fallait réduire nos dépenses, et c'est pourquoi on a interrompu la fabrication de moteurs Evinrude.

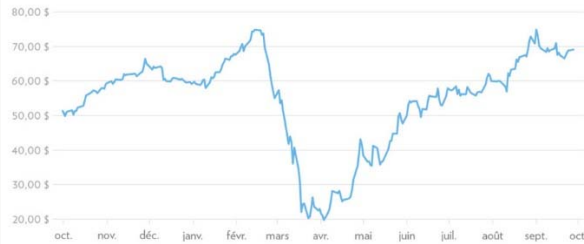
On a plutôt décidé de créer une nouvelle famille de moteurs et de miser sur les trois entreprises de fabrication de bateaux qu'on a acquises depuis deux ans. On va fabriquer des petits bateaux de pêche en aluminium et des pontons à nos usines aux États-Unis et en Australie.

Q. Votre titre boursier, qui est passé d'un sommet de 75 \$ en février à 18 \$ au mois d'avril, est revenu à près de 70 \$ aujourd'hui. Les investisseurs n'ont pas été insensibles au redressement que vous avez réalisé ?

R. Absolument, les gens ont réalisé qu'on était une industrie privilégiée dans le contexte d'un évènement dramatique comme celui de la COVID-19. On va terminer l'année avec des revenus légèrement inférieurs à l'an dernier, mais avec une profitabilité qui va varier entre - 5 % et + 3 %.

L'action de BRP depuis un an

DOO.TO à la fermeture : 69,16 \$ Variation 1 jour : + 0,30 \$ (+ 0,4 %)



Bourse de Toronto



Avant la pandémie, nos ventes affichaient un bel élan, tout comme nos concessionnaires. Là, on fait le plein de nouveaux clients qu'il va falloir fidéliser avec nos différents produits au cours des trois prochaines années.

Q. Est-ce que vous prévoyez offrir bientôt des véhicules qui seront propulsés par des moteurs électriques ?

R. On travaille activement depuis l'an dernier à mettre au point notre propre plateforme technologique électrique qui va servir pour tous nos produits. On a créé une équipe conjointe de développement à Valcourt et en Autriche qui devrait arriver avec un moteur électrique compact d'ici trois à cinq ans. Il faut qu'on le développe nous-mêmes pour avoir une solution à prix raisonnable pour nos clients.