

**Mémoire présenté dans le cadre
de la Consultation publique
sur les véhicules hors route**

par

Le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière

365 rue Saint-Louis
Joliette J6E 7N3



Juin 2005

Présentation du CREL

Fondé en 1991, le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière (CREL) est un organisme de concertation et de consultation en matière d'environnement reconnu par le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec. Il regroupe des organismes et des individus préoccupés par la protection et la mise en valeur de l'environnement et par la promotion du développement durable dans la région de Lanaudière.

Le CREL se veut le défenseur du droit de la population lanaudoise à un environnement sain. Pour ce faire, il plaide pour la conservation de l'intégrité du milieu naturel, réalise des projets à caractère environnemental et propose des moyens d'action et des stratégies pour aider à solutionner les problèmes environnementaux.

Le CREL compte environ 100 membres provenant de divers milieux dont des groupes environnementaux, des groupes intéressés à la conservation des ressources naturelles, des gouvernements locaux, des entreprises et des citoyens.

Les principaux domaines d'activité de notre organisme sont : la gestion des matières résiduelles, la gestion de l'eau, l'aménagement et la protection des milieux naturels, la promotion du développement durable et la qualité de l'air en milieu urbain.

Introduction

Au regard de sa mission, le CREL s'occupe au premier chef de la protection de l'environnement. La conservation de l'intégrité du milieu naturel revêt donc pour nous une importance primordiale. Nous nous réjouissons qu'au cours des dernières années, les questions touchant la qualité de l'environnement soient devenues parmi les préoccupations les plus importantes aux yeux de la population.

En mars dernier, au moment où le gouvernement nous proposait une vaste tournée de consultation sur le Plan de développement durable du Québec, l'Organisation des Nations-Unies publiait un important rapport sur l'état des écosystèmes faisant écho à l'étude la plus complète jamais entreprise sur cette question à l'échelle de la planète. Il s'agit du *Rapport sur l'Évaluation des Écosystèmes pour le Millénaire* qui résulte d'une étude menée par 1300 experts venus de 95 pays. Cette étude révèle qu'environ 60 % des services fournis par les écosystèmes et qui permettent la vie sur terre – par exemple la fourniture d'eau douce, les stocks de pêche, la régulation de l'air et de l'eau, la régulation des climats régionaux, des risques naturels et des parasites – sont dégradés ou

surexploités. À la lumière de ces nouvelles connaissances scientifiques sur la dégradation déjà prononcée de notre environnement global, ce rapport nous interpelle tous à faire preuve d'une vigilance accrue en ce qui concerne la protection de nos écosystèmes et d'une nécessaire créativité dans l'ajustement de l'ensemble de nos pratiques. Selon les auteurs du rapport : *« Y parvenir réclamera cependant des changements radicaux dans notre manière de traiter la nature à toutes les étapes de la prise de décision, ainsi que de nouvelles façons de coopérer entre gouvernements, entreprises et société civile. Les signaux d'alarme sont là pour qui veut les voir... »*.

Or l'utilisation des véhicules hors route (VHR) constitue une pratique ayant un impact direct sur l'état de nos milieux naturels.

Les impacts environnementaux des VHR

Voici les principaux impacts environnementaux des VHR :

- ils endommagent la végétation particulièrement dans les milieux naturels sensibles : milieux humides, berges et littoral des lacs et des rivières, dunes;
- ils contribuent à la pollution de l'air et de l'eau particulièrement ceux équipés de moteurs deux temps;
- ils dérangent les habitats fauniques soit par leur destruction directe soit par modification des comportements animaux due au bruit.

Afin de limiter ces impacts, nous suggérons :

- Que la circulation des VTT ne soient permise que dans des sentiers prévus à cette fin, qu'il s'agisse de terres publiques ou de terrains privés. De plus, l'établissement du tracé de ces sentiers doit prendre en compte la nature du milieu et éviter les ruisseaux, les berges et les milieux humides.
- Que les VHR munis de moteurs deux temps soient interdits.
- Que les VHR soient tenus de rencontrer les mêmes normes quant aux émissions de NO_x (oxydes d'azotes) et de COV (composés organiques volatils) que les véhicules automobiles et que soit maintenue l'interdiction de modifier le système d'échappement de ces véhicules.
- Que les VHR soient équipés de silencieux aussi efficaces que ceux des véhicules automobiles de sorte que le bruit généré ne soit pas plus important.

Les VHR et le développement durable

De quelle façon pouvons nous rendre l'utilisation des VHR conforme aux principes du développement durable? Rappelons d'abord ce qu'est le développement durable aux termes du récent projet de loi 118 piloté par le Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs : « *Dans le cadre des mesures proposées, le «développement durable» s'entend d'un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement.* »¹

Nous avons déjà énuméré à la section précédente les conditions qui nous semblent nécessaires à l'amélioration du bilan environnemental de l'utilisation des VHR.

La question de l'équité sociale amène elle aussi ses propres conditions. Certains VHR, notamment les VTT et les motocross ont une grande capacité d'intrusion dans la vie privée des citoyens. Il n'y a pas que la faune qui soit dérangée par le bruit. Dans la situation actuelle, notamment parce que leur circulation n'est pas limitée à des sentiers dédiés suffisamment éloignés des habitations, le bruit qu'ils génèrent constitue une source considérable de nuisance. Pour bien des citoyens en milieu rural et de villégiature, qui recherchent la quiétude de ces milieux naturels, l'augmentation du nombre et de la puissance des VHR aggrave constamment cette situation. En ce domaine comme en beaucoup d'autres la liberté des uns commence où celle des autres s'arrête.

Afin que les VHR soient socialement acceptables, les conditions suivantes sont nécessaires :

- Que leur circulation à des fins récréatives ne soit permise que dans des sentiers prévus à cette fin, qu'il s'agisse de terres publiques ou de terrains privés. De plus, l'établissement du tracé de ces sentiers doit prendre en compte la proximité de la présence d'habitations.
- Que les vitesses de circulation soient limitées à 70 km/h dans les sentiers et à 30 km/h si un sentier passe à moins de 300 m d'une habitation. En plus de limiter la pollution sonore, cette mesure aurait des effets bénéfiques sur la sécurité des gens qui pratiquent ces activités.
- Qu'aucun sentier ne soit situé à moins de 100 m d'une habitation.
- Que les heures de circulation soient réglementées de façon à éviter la circulation nocturne.

¹ Projet de loi no 118, *Loi sur le développement durable*, juin 2005

À l'instar du Conseil régional de l'environnement des Laurentides, nous croyons qu'une réglementation sur le bruit généré par les VHR devrait viser à assurer la tranquillité relative des milieux habités.

Problématiques régionales

Nous appuyons totalement l'Association pour la protection du lac Taureau (APLT) dans leurs démarches de vigilance et de sensibilisation auprès des organisateurs d'évènements, de randonnées et d'activités motorisées afin que les trajets retenus n'utilisent pas les rives du lac, les ruisseaux et les milieux humides. Cette sensibilisation est nécessaire compte-tenu qu'une partie du plaisir des amateurs de ces activités consiste à démontrer leur habiletés à circuler dans la boue et dans les « *swamp* ».

Finalement, nous recommandons que la circulation des motoneiges soit interdite dans le parc national du Mont-Tremblant, en accord avec la loi sur les parcs nationaux, et ce, dans les plus brefs délais.

Conclusion

Afin que la pratique des sports motorisés en général respecte les principes du développement durable, il convient de s'assurer que la technologie des moteurs utilisés minimise leur impact sur l'air et sur l'eau. Il faut aussi que la conduite de ces véhicules en milieu naturel respecte les écosystèmes en évitant leur dégradation et, plus généralement, la réduction de leurs fonctions écosystémiques. De plus, ces pratiques doivent aussi se faire dans le respect des habitants des milieux ruraux et de villégiature en évitant de générer un niveau sonore susceptible de nuire à la quiétude des lieux.

Il importe de rappeler que, contrairement à l'usage de l'automobile et des camions qui pour plusieurs constitue la seule avenue pour assurer leur transport ou celui des marchandises nécessaires au commerce et à la vie en général, la grande majorité des VHR sont utilisés à des fins récréatives. Il convient donc de s'assurer que les loisirs des uns ne deviennent pas le cauchemar des autres. De plus, ces loisirs ne doivent pas être synonymes d'atrophie et de dégradation pour nos milieux naturels.

Des changements importants aux pratiques traditionnelles nous apparaissent dès lors inévitables. Ces changements seront nécessaires pour assurer, à terme, la pratique des activités motorisées et les exigences de plus en plus grandes de la population pour un environnement de qualité.

Source : Gilles Côté, directeur général
20 juin 2005