



CRECQ

Conseil régional de
l'environnement du
Centre-du-Québec

Les véhicules hors route et.... hors des milieux naturels fragiles

Recommandations et commentaires

**Présentés au ministère des Transports du Québec
Dans le cadre de la consultation publique
sur les véhicules hors route (VHR)**

Juin 2005

Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec
255, rue Brock, bureau 409
Drummondville (Qué.)
J2C-1M5

Pour information :

Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec
255, rue Brock, bureau 409
Drummondville (Québec)
J2C-1M5

Tél. : (819) 475-1048

Télééc. : (819) 475-5112

Courriel : info@crecq.qc.ca

Site Internet : www.crecq.qc.ca

Présentation du CRECQ

Le Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec (CRECQ), organisme à but non lucratif créé en avril 1997, regroupe de nombreux intervenants de la région (organismes environnementaux, institutions, entreprises, individus, etc.) intéressés à la protection de l'environnement et au développement durable. Il favorise une approche de concertation en vue d'établir un plan d'action et réaliser ou collaborer à des projets s'inscrivant dans les orientations de ce plan d'action. Le Conseil d'administration regroupe actuellement dix-huit organismes et un citoyen provenant des cinq MRC de la région.

Intérêt du CRECQ à l'égard de la consultation sur les véhicules hors route (VHR)

Le CRECQ s'intéresse aux problématiques environnementales soulevées par l'utilisation des VHR principalement en regard des impacts engendrés sur les milieux naturels sensibles. La préservation des milieux naturels et de la biodiversité constitue d'ailleurs l'une des priorités d'action du CRECQ qui travaille actuellement sur un projet de conservation et de mise en valeur de la tourbière de Villeroy, située dans la MRC de L'Érable, et sur un projet de sensibilisation à la préservation des habitats forestiers exceptionnels du Centre-du-Québec.

Les utilisateurs de quads (VTT) sont nombreux à fréquenter la tourbière de Villeroy et nous devons les sensibiliser aux impacts néfastes de leur activités sur la flore, la faune, les visiteurs de la tourbière, etc. De plus, un processus d'attribution du statut de «réserve de biodiversité» est actuellement en cours pour les terres publiques de la tourbière qui représentent près de la moitié de sa superficie totale.

Contexte de la consultation

Tout d'abord, nous approuvons l'initiative du gouvernement du Québec de tenir une consultation publique sur les VHR et nous espérons qu'elle constituera une base solide sur laquelle le gouvernement pourra ériger un cadre réglementaire répondant réellement au principe du développement durable.

Nous déplorons cependant le très court délai accordé pour la réalisation des mémoires en vue des rencontres de consultation. Le lancement officiel de la consultation a eu lieu le vendredi 29 avril dernier et la seule rencontre de consultation prévue dans notre région se tenait le 14 mai. Pour soutenir verbalement notre point de vue lors de cette rencontre de consultation, nous disposions donc de moins de quatre jours ouvrables pour déposer un mémoire, en tenant compte du délai de réception et de traitement de l'information par notre organisme.

En parcourant le sommaire du document de réflexion en vue de la consultation publique sur les véhicules hors route (VHR), nous y avons constaté avec étonnement la quasi-absence des enjeux liés aux milieux naturels (sol, flore, faune, ...). En fait, dans les 48 pages du document de consultation, on retrouve seulement quatre paragraphes qui traitent des habitats fauniques et des milieux fragiles. Même si des conflits d'usage, particulièrement ceux survenus dans les Laurentides ces dernières années, constituent l'élément déclencheur de cette consultation, n'aurait-il pas été important de mieux cibler l'ensemble de la problématique soulevée par l'utilisation, principalement récréative, de plus en plus répandue de ces VHR?

Les VHR, de l'outil au divertissement.

Le premier véhicule tout-terrain (VTT) a été développé par le fabricant Honda au tout début des années 70'. Il s'agissait d'un tricycle motorisé qui est d'abord devenu populaire auprès des agriculteurs, travailleurs forestiers et autres personnes qui s'en servaient pour l'accomplissement de tâches quotidiennes. Le développement du marché «récréatif» au début des années 80' a fait augmenter rapidement les ventes de ce type de VTT ainsi que le pourcentage d'accidents avec blessures. Pour des raisons de sécurité, le VTT à trois roues, jugé instable par les autorités, fut remplacé par celui à quatre roues, plus sécuritaire. Près de 70% des utilisateurs se servent maintenant de ce type de véhicule comme loisir familial.¹

La plupart des moteurs de VTT possèdent maintenant une cylindrée de 250 à 700 centimètres cubes, peuvent tirer une charge de plus d'une demi tonne et atteindre une vitesse de plus de 110 km/h. Récemment, l'industrie lançait des VTT de haute performance pouvant atteindre de plus grandes vitesses et offrant des accélérations plus rapides. Des modèles pour enfants de six ans et plus ont également fait leur apparition.

Le discours marketing relié à ces véhicules se rattache beaucoup à la vitesse et à la puissance. Par exemple, voici un extrait de la publicité des modèles Predator de Polaris qui met l'accent sur la domination et la «nature sauvage» de l'engin en question:

«survival of the fittest is the rule ... and like all dominant beasts, Predator continues to evolve. That's a good thing. Because out here, you're either Predator or you're prey.»

La publicité d'un des modèles les plus performants de Yamaha incite directement à filer à toute allure dans la nature:

«The whole point of the ATV movement is to get out there and experience Mother Nature; the pace at which you experience it is, of course, entirely up to you. Tear along when the mood strikes you.»

Dans le cas des motoneiges, les modèles de performance «extrême» peuvent dépasser 850 cc et sont souvent encore équipés de moteur à deux temps. L'augmentation constante de la cylindrée et de la puissance de ces moteurs ne répond sûrement pas à des impératifs d'ordre utilitaire puisque les modèles de plus forte cylindrée se situent dans la catégorie «sports». Certaines motoneiges peuvent vous propulser à des vitesses de 170 km/h. Imaginez la maniabilité sur la neige d'un engin dirigé par des skis à une telle vitesse! Les adeptes de «sport extrême» sont prêts à déboursier parfois jusqu'à 10 000 dollars pour acheter un de ces engins qui leur confèrent un «permis» de circuler presque partout.

Bref, lorsqu'on parle de VHR, on ne parle pas d'écotourisme. L'écotourisme suggère plutôt une activité touristique qui s'harmonise avec la protection des écosystèmes et qui a souvent un volet éducatif relié à l'environnement. L'accès qu'offre ces véhicules rapides et puissants à une grande diversité de milieux naturels fragiles représente plutôt une menace pour certains de ces habitats.

¹ Bureau de la télévision du Canada. *All-terrain Vehicles (ATVs) Industry Report*, juillet 2004, www.tvb.ca.

Les VHR et les milieux naturels

Les ventes de VTT auprès des familles voulant explorer les endroits auparavant inaccessibles, sauf pour les motoneiges en hiver, ont connu une augmentation considérable². Or, cette opportunité offerte par les VTT est justement à l'origine du problème observé avec ces véhicules dans les milieux naturels fragiles. Le passage répété ou désordonné de tels engins, hors des sentiers, entraîne souvent de l'orniérage et du compactage des sols qui a pour effet de modifier l'écoulement naturel de l'eau et d'augmenter considérablement l'érosion des sols en plus de détruire certains habitats fragiles. De plus, des études montrent que les VHR entraînent une dispersion importante de plantes envahissantes et de maladies pour les végétaux³.

Au Québec, la réglementation protège, en principe, certains milieux fragiles. Ainsi, l'article 3 du *Règlement sur la circulation de véhicules motorisés dans certains milieux fragiles* stipule que :

«Dans les tourbières du domaine public, au sud du fleuve Saint-Laurent, de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent, la circulation de véhicules motorisés, autres que les motoneiges, est interdite.»

Il convient toutefois de préciser qu'au Centre-du-Québec comme ailleurs au sud de la province, la majeure partie des tourbières et autres milieux naturels fragiles se situe sur des terres privées. De plus, l'article 3 ne s'applique pas aux chasseurs qui doivent récupérer dans la tourbière le gros gibier tué dans le cadre de leurs activités de chasse.

L'article 4 du même règlement protège une partie du littoral du fleuve Saint-Laurent dont une partie dans le Centre-du-Québec, de Sainte-Angèle-de-Laval (Bécancour) jusqu'à Deschaillon-sur-Saint-Laurent :

«La circulation de véhicules motorisés, autres que les motoneiges, est interdite sur les plages, sur les cordons littoraux, dans les marais et dans les marécages, situés sur le littoral du fleuve Saint-Laurent (en aval du pont Laviolette), de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent, de la Baie-des-Chaleurs et des îles qui y sont situées.»

Étant donné que les activités reliées à la chasse, à la pêche ou au piégeage, la circulation de véhicules motorisés dans des sentiers identifiés à cette fin et aménagés conformément à la loi, ou l'utilisation de tels véhicules pour permettre l'accès à une propriété privée ne sont pas visés par cet article, on voit immédiatement les difficultés d'application d'un tel règlement.

La tourbière de Villeroy, un attrait pour les VHR

D'après une étude récente réalisée par Mme Monique Poulin, chercheure du Groupe de recherche en écologie des tourbières (GRET) de l'Université Laval, portant sur plus de 600 tourbières au sud du fleuve Saint-Laurent, la tourbière de Villeroy se classe au 2^e rang en terme de potentiel de conservation pour la diversité des habitats et de la végétation qu'on y retrouve, et pour sa très grande superficie⁴.

² Milwaukee Journal Sentinel, 03/07/04.

³ Natural Trails and Water Coalition. *Impacts on soils and plants*, article tiré du site Internet: www.naturaltrails.org.

⁴ Poulin, Monique et Line Rochefort. *Développement d'une méthode d'évaluation de la diversité végétale des tourbières à des fins de conservation; La cartographie des habitats de tourbière à l'aide de l'imagerie par satellite*, Rapport final, Université Laval, 5 octobre 2002, 49 p.

Certaines sections ouvertes de la tourbière de Villeroy constituent l'habitat de quelques plantes rares du Québec. De plus cette tourbière se situe dans un complexe de dunes sablonneuses, les champs de dunes de Villeroy, conférant au secteur un caractère particulier sur les plans floristique et géomorphologique⁵, et apportant une grande diversité d'écosystèmes et de paysages à ce secteur.

Actuellement, une ancienne emprise de voie ferrée, la «petite ligne», traverse la tourbière d'est en ouest. Ce chemin facilite grandement l'accès aux véhicules tout-terrain (VTT) qui peuvent ensuite circuler librement dans les sections ouvertes de la tourbière situées en terres publiques. Le passage aléatoire de ces véhicules dans la tourbière pourrait menacer la survie de certaines espèces végétales à statut précaire, comme l'habénaire à gorge frangée et l'aréthuse bulbeuse, dont le nombre d'individus y est relativement restreint. Des visites dans la tourbière effectuées en 2003 et 2004 par des représentants du comité de protection et de mise en valeur de la tourbière de Villeroy ont révélé des indices évidents de passage répété de VTT hors de la «petite ligne» (compaction et orniéage) et ce, malgré l'existence d'un règlement interdisant la circulation de véhicules motorisés, autres que les motoneiges, dans les tourbières en terres publiques. La circulation désordonnée dans le secteur des dunes entre la tourbière et l'autoroute 20 menace également les populations d'aster à feuilles de linaires, plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables, qui se retrouvent sur les anciennes aires d'extraction où le sable a été mis à nu. Ces dunes sablonneuses constituent un attrait de choix pour les amateurs de sensation forte en VTT.

Lorsque les lots publics de la tourbière recevront le statut officiel d'aire protégée, on devra y interdire la circulation de tout véhicule motorisé. C'est pourquoi nous désirons vous faire part de notre appui à la requête du RNCREQ adressée en 2003 au ministre de l'Environnement :

- **Les motoneiges, VTT et autres engins motorisés devraient être définitivement exclus des aires protégées québécoises.**

De plus, étant donné que la réglementation ne concerne qu'une petite partie des milieux naturels fragiles et que son application peut s'avérer difficile, le CRECQ propose également que :

- **La pratique de cette activité à des fins récréatives soit mieux contrôlée dans les milieux fragiles ne possédant pas de statut officiel d'aire protégée.** (ex : signalisation, surveillance accrue, etc.)

Au Centre-du-Québec, moins de 0.5% du territoire possède un statut d'aire protégée mais on y retrouve de nombreuses tourbières, des milieux riverains sensibles le long, entre autres, des rivières Saint-François, Nicolet et Bécancour, etc.

⁵ WWF-UQCN. *Inventaire des milieux naturels d'intérêts du Québec méridional (1^{ère} approximation) – Banque de données.*

Les VHR et la qualité de l'air.

Dans un moteur à deux temps, plus du tiers du carburant est rejeté dans l'atmosphère sans être brûlé. Ces engins rejettent également plusieurs hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) très toxiques comme le benzène, des aldéhydes, etc⁶. Dans un contexte plus global, on constate que les VHR contribuent de façon disproportionnée à la pollution par les gaz à effet de serre, faute d'obligation pour les fabricants d'installer les technologies disponibles pour réduire leurs émissions (moteur quatre temps, dispositifs anti-pollution, ...).

Selon le document de consultation, il y aurait en 2007 de nouvelles normes d'homologation fédérales relatives aux gaz d'échappement des VHR qui permettraient d'espérer «*une amélioration constante au fur et à mesure que la flotte de véhicules sera remplacée*⁷». Après l'entrée en vigueur de ces normes, si celles-ci voient le jour, le remplacement de tous les VHR risque de durer de nombreuses années. En effet, l'âge moyen des VHR serait de plus de 8 ans selon le MTQ, mais en réalité, «*certain datent de plus de 30 ans et sont encore fonctionnels*»⁸. Dans le cas des motoneiges et des MotoCross, plus particulièrement, ces engins sont encore très majoritairement équipés de moteurs à deux temps conventionnels. Nous recommandons ainsi que :

- Le gouvernement du Québec **bannisse sans délai la vente de VHR et de tout autre véhicule équipé de moteur à deux temps quand ces véhicules peuvent bénéficier de la technologie du moteur à quatre temps.**
- Le gouvernement du Québec **favorise le plus rapidement possible le retrait des véhicules à moteur à deux temps en circulation par un programme s'inspirant, par exemple, du programme du gouvernement ontarien pour envoyer à la casse les vieilles tondeuses à moteur à deux temps.**

Pour résoudre les problèmes environnementaux liés à l'utilisation des VHR, nous croyons qu'il serait imprudent de compter uniquement sur les progrès technologiques des fabricants. «*Le Los Angeles Times du 4 septembre 2003 révèle que l'industrie de la motoneige a été incapable d'honorer ses engagements à réduire les émissions sonores et gazeuses de ses engins, afin de se conformer aux nouvelles exigences du parc Yellowstone. Des tests effectués par l'Agence de la Protection de l'Environnement des États-Unis (EPA) indiquent une augmentation de 40 à 213% des émissions des nouvelles machines depuis deux ans*⁹.»

⁶ Bluewater Network. *Snowmobile position paper*, article de Bluewater Network, 1999, mis à jour en 2002, 11 p.

⁷ Ministère des Transports du Québec. *Consultation publique sur les véhicules hors route, document de consultation*, Québec, 2005, 48 p.

⁸ Dépôt, Pierre. *Mémoire*, présenté à la ministre déléguée aux Transports, Mme Julie Boulet, dans le cadre de la Consultation publique sur les véhicules hors route, mai 2005, 11 p.

⁹ Regroupement national des conseil régionaux de l'environnement du Québec. *Activités motorisées dans les aires protégées du Québec*, lettre adressée à Thomas J. Mulcair, ministre de l'Environnement du Québec, 3 octobre 2003, 2 p.

Mesures incitatives et éducatives

Pour faire contrepoids à la «culture VHR» qui valorise la performance et la liberté de circuler partout sans entraves, tout en étant conscients qu'on ne peut pas empêcher l'utilisation et la vente de VHR, nous croyons qu'il est important d'inciter la population à utiliser ces engins de façon plus rationnelle et respectueuse de l'environnement. Nous proposons donc que :

- Le gouvernement **mette sur pied, en collaboration avec les établissements scolaires, une campagne de sensibilisation aux impacts sur l'environnement et la santé engendrés lors de l'utilisation des VHR pour des fins autres qu'utilitaires.**
- Le gouvernement **contribue davantage au développement des activités de plein-air non motorisées comme alternative au VHR (ex : la raquette, le ski de fond, la randonnée pédestre, etc.), dans le but de mettre en valeur l'énorme potentiel écotouristique du Québec.**

Conclusion

Bien qu'il faille éviter de généraliser, étant donné que plus de 14% de la population du Québec dispose d'un VHR, la minorité de gens inconscients qu'on y retrouve est suffisamment importante pour causer des torts sérieux à l'environnement en général et, plus particulièrement, aux milieux naturels fragiles qui se font d'ailleurs de plus en plus rares au sud de la province. Un meilleur contrôle gouvernemental de ce divertissement et des efforts de sensibilisation ne pourront qu'être bénéfiques pour l'environnement et la santé, et permettront d'éviter que l'achat d'un VHR s'accompagne d'un permis de polluer et d'un droit de passage absolu.

Les recommandations présentées dans ce mémoire ne couvrent pas tous les aspects problématiques reliés aux VHR, dont entre autres la sécurité et la pollution sonore, mais elles fournissent des pistes intéressantes pour réduire les impacts sur l'environnement de ces engins motorisés.