



**Consultations particulières et audiences publiques
sur le document d'orientation sur les véhicules hors route**

Mémoire du RNCREQ

Présenté à la

Commission des transports et de l'environnement

8 mars 2006

Présentation de l'organisme

Les conseils régionaux de l'environnement (CRE) du Québec existent maintenant depuis plus de 25 ans. Présents aujourd'hui dans toutes les régions du Québec, ils ont le mandat de promouvoir le développement durable et la protection de l'environnement. Ils regroupent ensemble plus de 1700 membres, dont 310 organismes environnementaux, 298 gouvernements locaux, 193 organismes parapublics, 178 corporations privées ainsi que de nombreux membres individuels.

Ils œuvrent de façon remarquable, à chaque jour, pour accomplir le plus efficacement possible ce mandat, tel qu'en témoignent leurs actions et réalisations.

Le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) a pour mission de contribuer au développement et à la promotion d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des conseils régionaux de l'environnement (CRE) et d'émettre des opinions publiques en leur nom. En regroupant et représentant ainsi l'ensemble des régions du Québec, il facilite les échanges d'expertise entre les régions, assure la diffusion de la vision particulière des CRE et encadre les relations avec les intervenants politiques, sociaux, économiques et environnementaux au niveau national. Le RNCREQ est présidé par M. Guy Lessard et dirigé par M. Philippe Bourke.

Le RNCREQ œuvre dans la plupart des grands dossiers environnementaux (changements climatiques, matières résiduelles, gestion de l'eau, énergie, forêts, agriculture, etc.).

Avant propos

Les CRE se préoccupent depuis longtemps des enjeux liés à l'utilisation des véhicules hors route. Le RNCREQ est donc particulièrement heureux d'avoir été invité à commenter ce document d'orientation. Pour préparer son argumentation, le RNCREQ s'est inspiré des mémoires présentés par les CRE dans le cadre de la consultation publique qui s'est tenue en mai et juin 2005. Nous les remercions.

Le RNCREQ tient aussi à préciser qu'il fait la distinction entre l'utilisation récréative et non-récréative des véhicules hors-route (VHR). Rappelons que les VHR servent aussi comme équipement de travail ou comme moyen de transport. Dans une région telle que la Basse-Côte-Nord, par exemple, ces véhicules sont même utilisés comme moyen de transport principal. Il faudra donc prendre en compte ces particularités au moment de faire les choix d'encadrement de la pratique du VHR.

Considérations générales

Un cadre trop limité pour réellement parler de développement durable

Le RNCREQ s'est réjoui de constater que la ministre déléguée aux Transports avait l'intention d'inscrire ses propositions dans l'esprit du développement durable (document d'orientation, page 5).

Or pour plusieurs raisons, il nous semble que les propositions présentées dans le document de consultation ne permettront pas l'atteinte de cet objectif.

D'abords, le RNCREQ estime qu'on ne doit pas se limiter aux impacts que vivent les citoyens riverains, tel que mentionné au premier paragraphe du mot de la ministre délégué aux Transports que l'on retrouve à la page 5 du document d'orientation. Le RNCREQ considère en effet que les impacts environnementaux attribuables à l'utilisation des VHR (protection du sol et de l'eau, protection des habitats et de la biodiversité, émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre) touchent l'ensemble des citoyens du Québec. Qui plus est, comme la pollution atmosphérique n'a pas de frontière, les problématiques globales comme les changements climatiques, les précipitations acides et le smog doivent être pris en compte dans notre façon d'encadrer l'utilisation des VHR sur le territoire québécois.

Dans le même ordre d'idée, comme plusieurs CRE l'ont déjà mentionné lors de la consultation publique tenue en 2005, nous aurions souhaité que cette démarche gouvernementale ne se limite pas qu'aux VHR mais englobe l'ensemble du loisir motorisé (incluant les embarcations à moteur et les motomarines). À notre avis, ces véhicules posent sensiblement les mêmes enjeux de cohabitation, de protection de l'environnement, de santé publique et de développement économique que la motoneige et le quad.

Enfin, comme le précise le projet de loi no 118¹, la recherche du développement durable doit prendre en compte l'ensemble des 16 principes fondamentaux qui y sont énoncés. Or, même si certains principes comme la «*participation et l'engagement*», «*l'accès au savoir*» et la «*subsidiarité*» sont respectés, nous sommes d'avis que d'autres principes tel que la «*prévention*», la «*production et consommation responsable*», le «*pollueur payeur*» et «*l'internalisation des coûts*»¹ ne le sont pas. Nous reviendrons sur ces aspects dans la section portant sur les considérations spécifiques.

Conséquemment, le RNCREQ insiste pour que le cadre de la présente consultation soit élargi à l'ensemble de la problématique. Cet exercice doit permettre au gouvernement du Québec de se donner une fois pour toute une vision globale du développement du loisir motorisé (incluant l'ensemble des engins) dans le cadre d'une démarche visant la protection de l'intérêt public dans une optique de développement durable.

Considérations spécifiques

- I. Le RNCREQ est satisfait de la proposition visant à mettre en place des tables de concertation régionales afin d'encadrer la pratique des VHR. Cela répond à des principes du développement durable tel que la «*subsidiarité*» et la «*participation et l'engagement*»¹. Nous formulons toutefois les recommandations suivantes :
 - Le mandat des tables devrait être étendu à l'ensemble des activités récréatives motorisées (motomarine, hors-bord, etc.) ;
 - Les critères de planification de réseau doivent s'appuyer sur des normes nationales minimales pour éviter que le poids relatif de chacun de ces critères ne soit soumis à des variations inter-régionales trop importantes ;
 - Les sentiers doivent être clairement exclus des parcs nationaux du Québec, tel que le prévoit la politique sur les parcs du Québec. Il en va de même pour les territoires ayant le statu de réserve écologique, d'écosystème forestier exceptionnel, etc. ;

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

- Les normes environnementales devant régir l'aménagement des sentiers doivent être déterminées dans la Loi et non soumises aux variations pouvant découler de divers règlements municipaux. Elles devront permettre d'assurer une protection adéquate de l'environnement ;
- Les CRE devraient être membres d'office des tables. Le RNCREQ est par ailleurs heureux de l'invitation qui lui est faite de participer aux travaux du comité consultatif.

II. En matière de financement, le gouvernement doit chercher à ce que l'ensemble des frais reliés à l'aménagement des sentiers, à leur entretien et leur surveillance, soit assumé par ceux qui pratiquent ces activités, respectant ainsi les principes d'utilisateur payeur et «*d'internalisation des coûts*»².

III. Le RNCREQ n'est absolument pas d'accord avec la proposition visant à ce que le réseau de sentier soit à l'abri des poursuites de la part des citoyens qui subissent des inconvénients associés aux VHR. À cet égard, nous endossons l'excellent argumentaire présenté par le Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE) à l'effet que cette proposition est mal justifiée, excessive, et contraire au principe de «*pollueur-payeur*»².

Comme le CQDE, le RNCREQ est d'avis qu'il faut plutôt chercher à réduire les risques de conflits en limitant au maximum les inconvénients associés à ces activités (pollutions, bruits, odeurs, vitesse excessive, etc.). Pour les conflits qui pourraient subsister, le RNCREQ considère qu'il serait approprié de prévoir un mécanisme d'arbitrage comme ultime rempart pour éviter de trop judiciaireiser.

IV. Le RNCREQ est en accord avec certaines mesures de resserrement des règles qui sont proposées dans le document d'orientation.

Toutefois, ces mesures nous apparaissent nettement insuffisantes pour assurer une réduction adéquate des impacts environnementaux et sociaux associés aux VHR. Nous sommes d'avis que le développement durable commande une intervention beaucoup plus énergique afin, notamment, de respecter les principes de «*prévention*» et de «*production et consommation responsable*»².

² Projet de loi no 118, *Loi sur le développement durable*.

Conséquemment, le RNCREQ recommande les mesures suivantes :

- Interdire sans délai la vente de tous les engins équipés de moteur à deux temps, dès que la technologie du moteur à quatre temps est disponible ;
- Limiter rapidement la puissance, la consommation de carburant, les émissions et le bruit des moteurs. Même s'il s'agit de compétences fédérales, le gouvernement du Québec doit être proactif à cet égard considérant l'implication de ces normes sur la santé, la qualité de vie, le développement régional, la prévention de la pollution et la réduction des émissions de gaz à effet de serre au Québec. Le gouvernement fédéral doit par ailleurs exiger des fabricants de véhicules récréatifs motorisés (VRM) l'installation de la technologie moderne déjà existante (injection électronique du carburant, convertisseur catalytique, système d'échappement perfectionné) ;
- Interdire l'utilisation des véhicules récréatifs motorisés sur les cours d'eau considérés comme étant des bassins hydrographiques réservoirs d'eau potable ;
- Ajuster la distance minimale séparant les sentiers et les habitations à partir des résultats de l'étude socio-acoustique qui sera menée par le gouvernement.

E. Le RNCREQ appui la volonté du gouvernement d'accroître la sensibilisation des utilisateurs de VHR sur les règles de sécurité, le respect des riverains et la protection de l'environnement. S'appuyant sur le principe de «*l'accès au savoir*»³, il s'agit d'une mesure qui à notre avis, permettra de limiter les conflits.

Conclusion

Le RNCREQ ne s'oppose pas à la pratique des activités récréatives motorisées. Il tient toutefois à ce que l'encadrement de ces activités assure tant le respect des utilisateurs, des riverains que de la population en général. Le RNCREQ estime que les recommandations qu'il soumet à la Commission des transports et de l'environnement sont susceptibles d'assurer l'atteinte de cet objectif. Nous sommes d'avis que ces mesures permettraient d'assurer la viabilité de cette industrie tout en réduisant les impacts environnementaux, sociaux et économiques négatifs qu'elle génère.

³ Projet de loi no 118, *Loi sur le développement durable*.