

# **Consultation publique sur les véhicules hors route**

## **MÉMOIRE**

**présenté au**

**Ministère des Transports du Québec**

**par**

*Comité Zone d'Intervention Prioritaire (ZIP)  
Côte-Nord du Golfe*



**Sept-Îles, le 25 juillet 2005**

## **PRÉSENTATION DU COMITÉ ZIP CÔTE-NORD DU GOLFE**

Incorporé comme organisme à but non lucratif depuis 1997, le Comité ZIP Côte-Nord du Golfe (Comité ZIP CNG) a vu le jour en 1996 pour veiller à la mise en oeuvre du plan d'action Saint-Laurent Vision 2000. Le principale objectif de ce plan d'action est de redonner les usages du fleuve et de son littoral aux citoyens. Son large territoire, soit de Baie-Trinité à Blanc-Sablon, couvre 5 054 kilomètres de rives, incluant les îles.

Le mandat du Comité ZIP CNG est de veiller à la mise en valeur et la protection des ressources biologiques du territoire côtier et maritime; à la sensibilisation et l'éducation de la population envers les problématiques environnementales entourant le golfe du Saint-Laurent; à la protection et la réhabilitation de milieux perturbés; à la conception et la diffusion d'informations concernant le programme ZIP et à l'acquisition de connaissances sur l'état du territoire. Pour veiller à ses fins, le Comité ZIP CNG s'est impliqué dans plusieurs types de projets :

- Nettoyage des berges côtières, le recyclage et l'entreposage de plus de 3 000 tonnes de rebuts métalliques (Projet Vulcain I et II et Nettoyage Intégral);
- Étude sur la caractérisation des milieux fragiles de son territoire;
- Étude sur la propension des gens de la MRC de la Minganie à participer à la collecte sélective des matières recyclables;
- Projet de mise sur pied d'instruments facilitant la géomatrisation du territoire;
- Inventaire et protection de l'espèce floristique menacée nommée l'astragale de Robbins variété de Fernald.

En tout, c'est plus de 35 projets et dossiers dans lesquels l'organisation s'est impliquée volontairement ou pour lesquels elle a été subventionnée afin de veiller à l'amélioration du golfe du Saint-Laurent.

Fier de ses accomplissements, le Comité ZIP CNG travaillera dans un futur à court et moyen terme à mettre sur pied différents projets de mise en valeur, de sensibilisation et de santé publique. Pour la mise en valeur, la ZIP travaillera sur les espèces menacées ainsi que celles susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Pour ce qui est de la sensibilisation, l'accent sera mis sur la protection des milieux fragiles en relation avec la pratique d'activités impliquant des véhicules hors routes (VHR). Et pour des questions de santé publique et de sécurité nautique, le Comité ZIP développera une campagne de sensibilisation sur les bienfaits versus la contamination des produits marins, en plus de diriger le développement d'un sentier maritime pour encadrer et sécuriser les activités nautiques sur le territoire.

Le Comité ZIP CNG est administré par neuf administrateurs issus des différents secteurs du territoire et de différents secteurs d'activités, en plus de compter 23 membres à son actif. L'équipe de travail est constituée d'une personne ressource permanente, de plusieurs contractuels et d'environ une quinzaine de travailleurs saisonniers (selon les projets).

## **PROBLÉMATIQUE DES VHR SUR LE TERRITOIRE DU COMITÉ ZIP CNG**

La circulation en VHR à des fins récréatives et sportives est très populaire sur le territoire de la Côte-Nord du Golfe. La cueillette de mollusques, la cueillette de capelans, la cueillette d'algues, la chasse, la pêche, le trappage et les balades de plaisance sont d'autant plus d'activités qui font intervenir l'utilisation de quads. De plus, l'utilisation de la motoneige comme véhicule utilitaire en Basse-Côte-Nord, le fait que 95% du territoire se trouve en terres publiques et que les principaux sentiers passent loin des résidences fait en sorte que la Côte-Nord du Golfe présente des problématiques différentes des régions du sud du Québec.

Le territoire présente plusieurs chemins forestiers, une route blanche, mais peu de sentiers fédérés car les deux clubs de quads qui occupent le territoire du Comité ZIP CNG ont été créés récemment. La population a donc créé ses propres sentiers, notamment pour pratiquer leurs activités de chasse, de pêche et de trappage. Il est important également de noter que les Innus de la région ont des terres ancestrales où ils se déplacent en VHR pour y pratiquer leurs activités traditionnelles de chasse et de pêche.

L'impact sur le milieu biologique de la circulation en dehors des sentiers n'est plus à démontrer : destruction de la flore, dérangement de la faune, compactage sur sol, érosion du sol, pollution de l'air et de l'eau, etc. Ces impacts sont particulièrement importants pour les habitats fragiles comme les milieux humides, les plages et les dunes. Or, le territoire de la Côte-Nord du Golfe est grandement constitué de ces habitats fragiles et les problèmes environnementaux qui en résultent, comme l'érosion des berges par exemple, entraînent également des problèmes sociaux et économiques, ce qui ressemble étrangement à un développement qui n'est pas durable...

L'intérêt de notre organisme à participer à la consultation publique sur les VHR est surtout d'indiquer la réalité de la pratique des VHR sur son territoire par rapport aux impacts environnementaux que cette pratique engendre. Nous sommes conscient que chaque régions du Québec a une problématique propre et que les recommandations émises ne seront pas nécessairement applicables pour l'ensemble du Québec. Mais il va sans dire que des traces de VHR mal placées sont et seront toujours une cicatrice dans la beauté des paysages Québécois.

## NOS PRÉOCCUPATIONS ET RECOMMANDATIONS

### ❖ **Revoir l'application des lois et règlements qui encadrent la circulation des VHR.**

La *Loi sur les véhicules hors route* stipule que sur les terres du domaine de l'État, la circulation des véhicules hors route est permise sous réserve des conditions, restrictions et interdictions imposées par les lois suivantes: la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* (chapitre C-61.1), la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (chapitre E-12.01), la *Loi sur les forêts* (chapitre F-4.1), la *Loi sur les mines* (chapitre M-13.1), la *Loi sur les parcs* (chapitre P-9), la *Loi sur la qualité de l'environnement* (chapitre Q-2), la *Loi sur le régime des eaux* (chapitre R-13), la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel* (chapitre C-61.01), la *Loi sur les terres agricoles du domaine de l'État* (chapitre T-7.1), la *Loi sur les terres du domaine de l'État* (chapitre T-8.1) et par règlement d'une municipalité ou d'une MRC.

L'ensemble de ces lois protège les habitats fauniques et floristiques, mais elles sont difficilement applicables ou non appliquées. Premièrement, il est difficile de s'y retrouver car il y a beaucoup de conditions, des restrictions et d'interdictions pour chacune des ces lois. Deuxièmement, le manque flagrant de surveillance policière, dû à un manque de ressources humaines, fait en sorte que ces lois ne sont pas respectées. Finalement, les propriétaires de VHR ne prennent pas nécessairement en considération l'ensemble de ces lois et règlements lorsqu'ils établissent un sentier pour se rendre à leur propriété privé ou encore lorsqu'ils circulent dans le cadre des activités de chasse et de pêche.. Nous voulons ici mettre l'accent sur le fait que les propriétaires privés n'ont pas à faire approuver quoique ce soit par une autorité quelconque.

La majorité des recommandations qui suivent découlent de la problématique de l'application des lois et règlements qui encadrent la circulation des VHR.

❖ **Accorder aux surveillants de sentiers l'autorité nécessaire pour émettre des contraventions**, sans pour autant leur donner tous les mêmes pouvoirs que la police, car ils sont des bénévoles et non des agents de la paix. En plus de couvrir les sentiers fédérés, les surveillants devraient couvrir une partie des sentiers en terres publiques car plusieurs des infractions sont commises hors des sentiers fédérés. À cet effet, une formation sur les différentes lois stipulées au premier paragraphe devra faire partie de la formation générale des surveillants de sentiers.

❖ **Doter le corps policier des ressources nécessaires afin d'appliquer la réglementation.** Que ce soit en leur procurant des VHR de patrouille ou en leur versant une partie des montants récoltés par les contraventions, les corps policiers de la Côte-Nord du Golfe ont besoin de ressources humaines, matérielles et financières pour faire leur travail efficacement.

❖ **Tous les utilisateurs de VHR devraient suivre une formation technique et détenir un permis légal valide.** Également, l'âge minimum légal devrait passer à 16 ans, car la puissance de moteur des VHR demande une certaine force physique qu'un enfant de 14 ans ne possède généralement pas. Dans le cadre de ces formations, il serait important d'informer

les futurs utilisateurs sur la législation environnementale qui encadre la circulation des VHR. Ainsi, une première sensibilisation sera faite.

- ❖ **Regrouper les sentiers qui donnent accès aux propriétés privées en réseau** afin de minimiser la multiplication des sentiers et des ponceaux, dans le but d'optimiser l'utilisation des sentiers existants (voir schéma en annexe A). Également, l'aménagement de ces sentiers devrait être mieux contrôlé et/ou inspecté par la municipalité, le ministère des Ressources Naturelles et de la Faune (MRNF) et/ou du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), car il faut généralement passer sur les terres publiques pour accéder aux propriétés privées. De plus, sur la Côte-Nord du Golfe, plusieurs terrains privés se trouvent à proximité de milieux fragiles, dont les plages et les dunes.
- ❖ **Appliquer le principe de gestion intégré dans le processus de création de nouveaux sentiers sur les terres publiques.** Les clubs de Quad ont la responsabilité d'aménager et d'entretenir les sentiers sur les terres publiques, comme sur les terres privées. En plus d'être autorisé par le MRNF, les plans d'aménagement des nouveaux sentiers devraient être également approuvés par les différents groupes suivants afin de limiter les conflits des usages et des aspects réglementaires :
  - le MDEPP
  - les MRC
  - les municipalités locales
  - les conseils de bande
  - la population
  - les organismes locaux voués à la protection de l'environnement
  - les organismes touristiques
- ❖ **Créer des sentiers permanents** afin d'offrir à la population un réseau structuré et sécuritaire et de limiter la circulation à certains endroits seulement. Cela deviendra de plus en plus important avec l'augmentation touristique de la pratique des VHR. Ces sentiers devront être à une distance raisonnable des habitations et des aires protégées, afin de minimiser le dérangement causé par le bruit.
- ❖ **Obliger les normes canadiennes de construction des VHR à installer des moteurs 4 temps sur tous les véhicules neufs.** Cette mesure améliore la performance des véhicules en terme de protection de l'environnement. La vente des véhicules à moteur 2 temps devrait donc être interdite, surtout dans le cas des motoneiges. La route blanche de la Côte-Nord passe sur plusieurs lacs et rivières et le rejet de particules, dû à la mauvaise combustion du carburant des moteurs 2 temps, se retrouve dans l'eau au printemps et contamine les sources d'eau potable de la Côte-Nord du Golfe. Également, pour minimiser le dérangement causé par le bruit, tous les véhicules neufs et usagés devraient obligatoirement être dotés d'un dispositif visant à réduire le nombre de décibel produit. Finalement, une inspection obligatoire devrait être effectuée à tous les deux ans, en suivant le même principe que pour le projet d'inspection obligatoire des automobiles. Rappelons nous qu'il n'est pas rare que certain de ces véhicules aient été modifiés et que leur entretien, surtout au niveau du silencieux, est souvent négligé.

- ❖ **Concevoir des pneus moins dommageables pour le sol.** À l'origine, les VHR ont été conçus pour transporter des charges sur des terrains non praticables par un véhicule ordinaire et nécessitaient donc une bonne adhérence au sol. Aujourd'hui, la plupart de ces véhicules sont utilisés pour la promenade en sentiers aménagés. Il serait bon que des pneus soient conçus en tenant compte de cette nouvelle réalité et qu'ils se rapprochent du concept des pneus hybrides des bicyclettes, où l'on y trouve une bande de roulement. Ainsi, les conducteurs auraient tendance à rester dans les sentiers et endommageraient moins le sol et les sentiers. De plus, le fait d'avoir une bande de roulement diminuerait probablement l'effort demandé au moteur, ce qui amènerait une meilleure consommation de l'essence et peut-être même à une réduction de la cylindrée des VHR.
- ❖ **Sensibiliser la population.** Sur la Côte-Nord du Golfe, les gens utilisent les VHR depuis fort longtemps et ce, sans surveillance ni restrictions. Or, imposer des frais d'utilisation des sentiers, des interdictions et des restrictions à caractères environnementales demande de changer leurs habitudes. La réalisation d'un guide pratique et gratuit sur l'aménagement d'infrastructures sécuritaires et la conduite respectueuses de l'environnement devrait être produit par les différents ministères impliqués dans la gestion de la circulation des VHR. Ces mêmes ministères devraient également financer des campagnes de sensibilisation annuelles sur les impacts environnementaux d'une mauvaise conduite en VHR.

En conclusion, les différents ministères et municipalités devront travailler de concert afin d'entamer et financer le long processus de gestion de la circulation des VHR, dans le but de minimiser les impacts négatifs autant civils qu'environnementaux. Il faut faire de ce nouveau sport une activité sécuritaire dans son ensemble. L'apport économique que le tourisme lié à la pratique des VHR peut amener aux régions éloignées n'est pas à négliger et c'est pourquoi il faut travailler dès maintenant à redonner une bonne image des VHR aux yeux de la population et des organismes environnementaux.

ANNEXE A

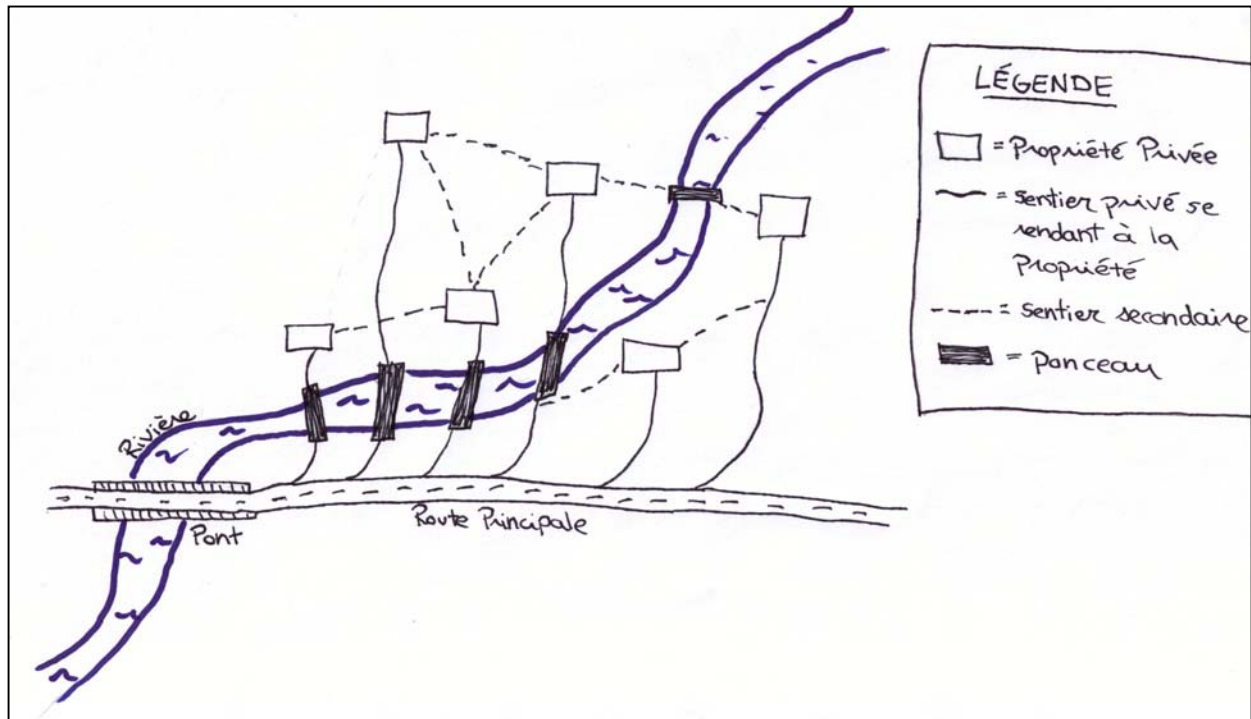


Figure 1. Aménagement actuel des sentiers privés se rendant à des propriétés privées.

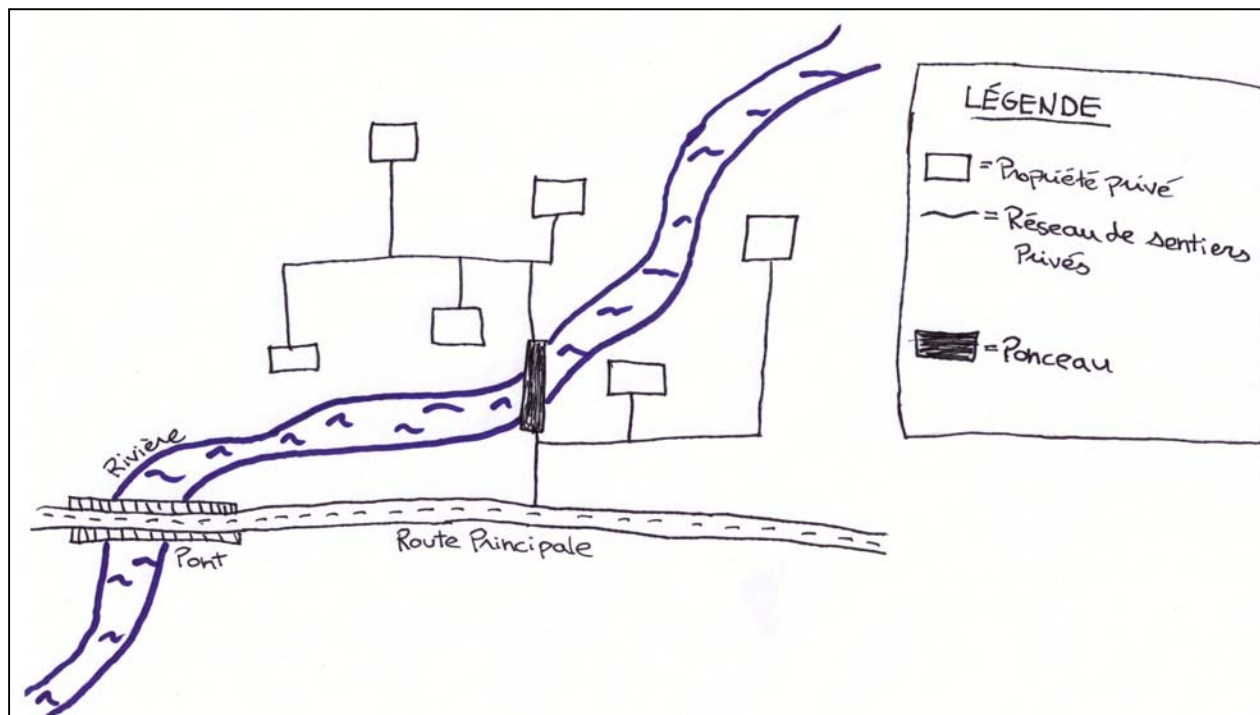


Figure 2. Aménagement des sentiers privés réunis en réseau.