

Mémoire de :
L'Union québécoise pour la conservation de la nature
(UQCN)

Sur le projet de règlement sur la Loi des parcs paru
dans la Gazette officielle du 8 mars 2000

Présenté au :
Ministre responsable
de la Faune et des Parcs

Préparé par:
La Commission Parcs et aires protégées de l'UQCN

20 avril 2000

L'AVENIR DES PARCS QUÉBÉCOIS

Dans la conjoncture actuelle, plusieurs décisions imminentes auront un impact profond sur l'avenir des parcs québécois. Le présent mémoire propose une brève analyse du contexte dans lequel devrait se situer l'adoption du règlement sur les parcs, en prépublication depuis le 8 mars dernier. Deux faits importants constituent ce contexte : 1) l'état de délaissement des parcs québécois constaté depuis plusieurs années et auquel le gouvernement a manifesté l'intention de remédier; 2) la nouvelle structure mise en place pour la direction des Parcs, dont les premiers pas seront déterminants pour le futur, mais qui, jusqu'à maintenant, ont suscité de nombreuses craintes et interrogations.

Dans ce contexte, l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) se permet de proposer un changement qu'elle considère essentiel au projet de règlement. Il s'agit d'un changement à l'article V, 19, qui d'une part interdit l'utilisation d'un véhicule hors route dans les parcs et qui, d'autre part, permet cette utilisation moyennant une autorisation d'un vice-président de la Société faune et parcs du Québec (FAPAQ).

Le développement du Parc de Mont-Tremblant et du parc des Hautes-Gorges : décisions déterminantes

L'UQCN a déjà indiqué ses raisons pour un contrôle important et rigoureux de la circulation des véhicules hors route, dans les parcs aussi bien qu'ailleurs. Pendant deux ans, elle a mené une campagne à travers la province visant à sensibiliser la population à l'importance de balises pour l'utilisation de ces véhicules. Dans son mémoire déposé lors des audiences publiques tenues pour discuter de la création du parc des Hautes-Gorges de la rivière Malbaie, elle s'est prononcée contre le maintien du sentier présent actuellement dans ce parc provincial. Finalement, elle a récemment, indiqué ses préoccupations quant au maintien des sentiers de motoneiges dans le parc du Mont-Tremblant, tel que proposé par le plan directeur préliminaire déposé à la Table d'harmonisation en janvier.

Tel que libellé, la première partie de l'article V, 19 indique bien le principe qui devrait s'appliquer : « Il est interdit à toute personne de circuler dans un parc, à des fins éducatives ou récréatives, avec un véhicule hors route visé à l'article 1 de la Loi sur les véhicules hors route. ». L'UQCN a souligné dans son mémoire sur le parc des Hautes-Gorges, en août 1999, que :

Ce site exceptionnel est une destination privilégiée pour l'observation de la nature et des paysages, le motif principal qui amène les gens à visiter les milieux naturels. Dans les parcs québécois, un sondage a démontré que les usagers accordent une grande importance à l'environnement (qualité des paysages et la tranquillité de lieux) dans lequel se situent les parcs. La majorité d'entre eux se rendent d'abord dans un parc pour se détendre et profiter de la nature et non pour y pratiquer une activité de plein air intensive qui requiert

des équipements sophistiqués. Il faut donc éliminer la piste de motoneige, en premier lieu parce que cette activité est incompatible avec la vocation de conservation du parc et en second lieu, parce que, vue l'étroit corridor accessible le long de la rivière Malbaie, elle s'avère tout à fait incompatible avec toute forme d'utilisation pour les activités de randonnée (pédestre, raquette, ski).

En effet, ce n'est pas uniquement en raison de l'étroitesse de la gorge que la pratique de la motoneige devrait être interdite dans un parc comme celui des Hautes-Gorges, mais surtout parce que cette activité est incompatible avec la raison d'être du parc et avec les activités des autres usagers qui le fréquentent dans le respect de sa vocation première. Depuis l'annonce par le ministre Chevrette en novembre de ses intentions pour ce parc, l'UQCN a souligné l'importance de limiter les délais accordés pour l'identification d'un tracé pour un sentier de contournement pour les véhicules hors route (surtout les motoneiges), comme gage du succès de l'effort d'exclure ces véhicules du territoire de conservation, et cela à court terme.

La préparation du plan de développement du parc des Hautes-Gorges constitue une excellente occasion pour le gouvernement de traduire clairement et fermement dans les faits l'intention qu'il a manifestée de revaloriser les parcs québécois, principalement sur deux points majeurs touchant les objectifs fondamentaux des parcs : 1) Le développement économique utilisé comme moyen de favoriser les objectifs du parc, plutôt que l'exploitation du potentiel du parc aux fins du développement économique; 2) La mise en œuvre d'activités en harmonie avec l'objectif principal de créer un milieu exemplaire de la biodiversité, plutôt qu'un espace altéré par les effets néfastes de la motodiversité.

La décision prise par le gouvernement en novembre, à la suite des audiences publiques, n'a pas respecté de façon claire ces impératifs essentiels, lesquels avaient pourtant été exprimés très clairement dans une majorité des mémoires présentés. Sur le premier point, le gouvernement a confié les études des retombées économiques aux seuls intervenants touristiques, à l'exclusion des autres intéressés, créant ainsi d'autorité un conflit d'intérêts. Dans le second cas - déviation de la piste de motoneige - il y a eu lieu de craindre des retards qui ne pourraient que consacrer concrètement la présence des motoneiges. Les conséquences négatives possibles de cette décision pour l'ensemble du réseau des parcs sont faciles à prévoir quand on prend en compte les dispositions de l'article 19 du projet de nouveau Règlement des parcs actuellement proposé par le gouvernement. (En annexe, données sur les effets négatifs des randonnées motorisées.).

C'est dans ce contexte, dans la reconnaissance du principe de base, que l'UQCN souligne l'importance, pour tous les parcs, de l'interdit de la circulation par les véhicules motorisés hors route. D'après nos informations, même la Table d'harmonisation du parc du Mont-Tremblant a récemment adopté une recommandation unanime à l'effet que les sentiers de motoneiges qui existent dans la partie est du parc en attendant l'identification d'un tracé alternatif devraient en être exclus à court terme.

Nous résumons brièvement l'analyse des enjeux pour l'avenir de ce parc déjà publié dans La Presse du 14 mars dernier, dont copie en annexe.

Le développement du Parc du Mont-Tremblant comporte trois enjeux principaux : 1) La nécessité d'établir des orientations générales claires visant à mettre en valeur l'intégrité naturelle des territoires des parcs québécois; 2) L'impact majeur sur l'ensemble du réseau qu'auront les décisions prises au sujet du Parc du Mont-Tremblant; 3) L'importance de tenir compte de l'insertion des parcs dans le milieu de leurs régions respectives. Tous les détails de l'analyse de ces enjeux sont examinés sous l'angle de l'idée directrice suivante : vu l'importance des valeurs en cause, la nécessité d'élargir considérablement le débat. L'absence d'un intervenant national pouvant apporter un point de vue global sur les orientations de la Société de la faune et des parcs (FAPAQ) - un comité promis par le ministre lors des consultations portant sur la création de la FAPAQ - fait que l'information et l'argumentation actuelle sont incomplètes et ne donnent qu'une image partielle des véritables enjeux.

L'article 19 du projet de nouveau Règlement sur les Parcs

L'article 19 reprend l'interdiction (du Règlement actuel) de la circulation de motoneiges et de véhicules hors route dans les parcs, mais admet la possibilité d'exceptions autorisées par un vice-président de la Société de la Faune et des Parcs du Québec (FAPAQ). Après avoir formulé une interdiction, il énonce des exceptions qui, à toutes fins pratiques, rendent l'interdiction inopérante, en ouvrant la porte à l'arbitraire. En effet, cet article accorde le pouvoir d'interpréter un règlement, sans la mention d'aucun objectif, d'aucune balise, d'aucune motivation, d'aucune limite dans le temps ni d'aucune condition. Quand on sait que le règlement actuel sur l'utilisation des VHR en milieux fragiles n'est pas appliqué dans le moment, à cause, semble-t-il, d'un petit vice de forme, alors qu'il a été adopté il y a trois ans... Cela commande la plus grande prudence pour ce type de réglementation.

Dans une lettre récente (2 mars 2000) adressée à l'UQCN, le ministre Guy Chevrette rappelait le « cadre de référence...élaboré en 1996 qui précisait que, de façon générale, la motoneige est interdite dans les parcs québécois mais peut être tolérée en de rares circonstances ». Cette position nous apparaît sage, car les randonnées en motoneige - les randonnées motorisées en général - sont incompatibles avec les objectifs d'éducation et de récréation extensive appropriés aux parcs de conservation. La formulation de l'article 19 du projet de nouveau règlement abolit à toutes fins pratiques le cadre de référence adopté en 1996.

Pour assurer la mise en valeur contrôlée de ce patrimoine naturel et culturel collectif que constituent les parcs québécois, il importe de remplacer l'article 19 par deux articles plus transparents :

1. Affirmation claire et ferme de l'interdiction de la circulation de véhicules hors route à des fins de randonnées dans les parcs.

2. La possibilité de **rare exceptions**, relevant de l'autorisation du ministère, après publication des motivations et consultation publique des intéressés...La transparence est à ce prix, et les rares exceptions sont des cas d'espèces qu'on ne peut formuler dans des listes générales, et encore moins laisser à la décision de personnes non imputables.

À ce propos, l'UQCN désire faire remarquer le point suivant :

Aux termes de la LOI SUR LES PARCS (L.R.Q., C. P-9), le paragraphe 9, prévoit que : « Le gouvernement peut, à l'égard d'un parc, adopter des règlements pour :

[...]

d) fixer les conditions auxquelles doit se conformer une personne qui y séjourne, y circule ou s'y livre à une activité;

[...]

f) prohiber ou réglementer l'utilisation d'embarcations, d'aéronefs ou de tout type de véhicule, motorisé ou non;

[...]

n) confier aux employés tout pouvoir ou devoir portant sur une matière relative à l'admissions ou aux activités;

De plus, au terme de l'article 9.1, :« Le gouvernement peut également, par règlement :

[...]

b)exempter, dans les cas qu'il détermine, toute personne ou catégorie ou groupe de personnes qu'il identifie, de tout ou en partie des obligations prévues à l'article 6.1 ou de celles prescrites dans un tel règlement, en tenant compte notamment de l'âge de celles-ci;

c) confier, aux employés d'un parc ou à ceux d'un cocontractant visé à l'article 8.1, tout pouvoir ou devoir relatif à la mise en application de l'article 6.1 et des règlements pris en application du présent article;

d) prescrire les obligations des personnes qui accèdent, séjournent, circulent ou pratiquent une activité dans un parc;

Il apparaît donc que la Loi ne permet pas une délégation de pouvoir et l'octroi d'une discrétion à des fonctionnaires qui auraient pour effet de transférer entre leur main le pouvoir de s'assujettir ou non à un règlement que le gouvernement aurait par ailleurs adopté. C'est par règlement que seul le gouvernement s'est vu octroyé le pouvoir de contraindre et fixer les règles, c'est par règlement que seul le gouvernement peut modifier ces mêmes règles. En prévoyant un pouvoir d'exceptions à l'initiative d'un vice-président de la Société de la Faune et des Parcs du Québec (FAPAQ), le gouvernement se trouve à déléguer illégalement un pouvoir qu'il est seul habilité à exercer au terme de la Loi.

Les impacts négatifs des randonnées de véhicules hors route

Outre la pollution par le bruit, que les humains connaissent bien mais contre laquelle les animaux sauvages n'ont pas encore trouvé le moyen de s'exprimer, des impacts négatifs considérables sont de plus en plus constatés à divers chapitres :

- Les atteintes à la biodiversité par les dérangements des habitats et des milieux vitaux de la faune;
- Les déséquilibres dans les chaînes des échanges naturels des êtres vivants de la nature et dans les chaînes alimentaires;
- La destruction de la végétation;
- L'érosion des sols et la pénétration de polluants;
- La pollution de l'air et de l'eau
- Une pollution peu reconnue

Selon l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA), les motoneiges et les VTT aux USA émettent 25 % plus d'hydrocarbures dans l'atmosphère que tous les camions et voitures réunis, dont le nombre est 66 fois plus grand. (*Le Soleil*, le 22 février 1999). Le Comité Boucher a établi au moins les grandes lignes de ce problème pour le Québec, en ciblant les motomarines et les moteurs à deux temps sur les lacs, en 1999.

Une autre étude américaine établit qu'une motoneige pollue en une heure autant qu'une auto dernier cri en un an. Les motoneiges rejettent 55 000 gallons d'essence non brûlée et 2 500 gallons d'huile annuellement dans le seul Parc de Yellowstone. (*Le Devoir*, le 20 novembre 1999).

Annexe 1

1. Gaspillage : rejet de 30 % de l'essence non brûlée

Consommation d'une motoneige : 1 litre au 5 km

Kilométrage moyen annuel : 1 motoneigiste = 4 000 km

Donc, consommation annuelle de $4\ 000 \div 5 = 800$ litres

Rejet d'essence non brûlée de $800 \times 30\% = 240$ litres

Au Québec : 160 000 motos $\times 240$ litres = **36 400 000 litres**

Valeur à 0,70 \$/litre = **25 480 000 \$**

Dans les Hautes-Gorges : Essence non brûlée rejetée

1 moto : $25\text{ km} \div 5\text{ (km/litre)} = 5 \times 30\% = 1,5$ litre.

5 000 motos : $5\ 000 \times 1,5 = 7\ 500$ litres

2. Rejet de substances polluantes dans l'environnement

En 1997, dans le Parc de Yellowstone, 60 000 motoneiges ont pollué 56 fois plus que 960 000 automobiles circulant dans le parc

Un catalyseur dernier cri élimine au moins 90 % des substances polluantes. Dépourvue de catalyseur, une motoneige rejette 100 % de ces substances dans l'environnement.

Calcul : La pollution d'une motoneige = celle de dix automobiles;

Le passage annuel de 5 000 motoneiges dans les Hautes-Gorges équivaut au passage de 50 000 automobiles.

Pour tenir compte des VTT, plus nombreux, mais moins « kilométrants », il faut multiplier ces chiffres par au moins 130 %.