

**Mémoire concernant le projet de loi n° 43,**  
***Loi sur les véhicules hors route***

présenté à la

**Commission de l'aménagement et des équipements**

préparé par

**Gisèle Lamoureux C.Q.**  
**coordonnatrice de Fleurbec**  
et

**vice-présidente de l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN)**

**Le mardi 10 décembre 1996**

# MÉMOIRE CONCERNANT LE PROJET DE LOI N° 43, *LOI SUR LES VÉHICULES HORS ROUTE* PRÉSENTÉ À LA COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT ET DES ÉQUIPEMENTS

Préparé par Gisèle Lamoureux C.Q. coordonnatrice de Fleurbec et vice-présidente de l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN)

Le mardi 10 décembre 1996

## Aucune considération environnementale dans le projet de loi sur les VHR

En juin dernier, après plus de huit ans d'attente, le ministre des Transports du Québec déposait à l'Assemblée nationale le projet de loi 43, *Loi sur les véhicules hors route* (VHR).

Depuis plus d'un an et demi l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) et le groupe Fleurbec demandent qu'une loi protège explicitement les milieux fragiles, détruits par la circulation des VHR. Depuis plus d'un an et demi le ministre des Transports acquiesce et promet que sa loi interdira spécifiquement la circulation des VHR dans les étangs, marais, marécages, tourbières et dunes de sable situés sur les terres publiques.

Or, rien de tel dans le projet de loi 43. Aucune considération environnementale: la promesse n'est pas tenue. Seules les restrictions déjà existantes dans les lois actuelles ou découlant d'une éventuelle réglementation sont prévues. Ceci équivaut à une absence totale de contrôle, si ce n'est dans les réserves écologiques où toutes les activités motorisées sont déjà prohibées.

## Trop de réaménagements

Le ministre des Transports et les quatre autres ministres consultés en février 1995 se sont alors dit impuissants face aux problèmes environnementaux créés par ces véhicules. À l'époque, tous comptaient sur le projet de loi du ministre des Transports pour régler cette situation catastrophique. Or le projet de loi 43 ne fait pas avancer la cause d'un seul pas: les citoyens du Québec sont toujours aussi impuissants à protéger les milieux fragiles de cette menace importante. Pire, ce projet instaure le DROIT de circuler librement dans ces milieux.

Il est irréaliste d'envisager que, pour protéger ces milieux, on doive amender neuf autres lois (Conservation de la faune, Espèces menacées, Forêt, Mines, Parcs, Qualité de l'environnement, Régime des eaux, Terres agricoles du domaine public et Terres publiques) ou bien donner à chacune un pouvoir de réglementation, qui doit de plus être assorti effectivement d'une réglementation, interdisant spécifiquement la circulation des VHR dans les milieux fragiles.

Instaurer un pouvoir réglementaire sur les VHR N'EST PAS un règlement et ne garantit en rien l'adoption de dispositions protégeant les milieux fragiles. Si de telles dispositions n'ont pu être incluses dans le projet de loi 43, comment et surtout quand pourraient-elles l'être dans une future réglementation? Ce pouvoir réglementaire est aussi conféré aux municipalités. Combien de règlements municipaux faudra-t-il pour protéger les milieux fragiles à la grandeur du Québec? Plusieurs centaines! Imaginez l'embarras du vétéiste, circulant à travers le Québec: il devra

connaître chacun des règlements municipaux sur le sujet! Comme si le Code de la circulation routière changeait d'une municipalité à l'autre.

C'est pourtant l'approche retenue par M. Brassard pour tenter de protéger les milieux sensibles, une approche inefficace, trompeuse et irresponsable. Nous sommes en présence d'un ministre qui reporte ses responsabilités sur les autres ministres.

### **Responsabilité de chaque ministre**

Nous croyons que, dans une perspective de développement durable, chaque ministre doit être tenu responsable des répercussions environnementales des lois qu'il présente. Il est insensé d'édicter des lois qui ne prévoient pas des limites, en même temps que des droits et ce, dans la même loi. Souvent, de nouveaux droits entraînent, comme dans ce cas-ci, une destruction de l'environnement ou une perturbation importante. Et nous nous retrouvons avec un ministre de l'Agriculture qui permet de polluer, un ministre des Transports qui permet de détruire des milieux fragiles et un «pauvre» ministre de l'Environnement qui passe pour un «empêcheur de tourner en rond», à qui incombe tout l'odieux d'une super réglementation et qui passe son temps à réparer les pots cassés par les autres ministres, si possible sans que ça ne coûte quoi que ce soit!

Et surtout que, dans ce cas-ci, l'inertie des ministres des Transports qui se sont succédé au cours des huit dernières années de débat a donné tout le temps de faire la preuve que ces véhicules cassent des pots!

Les organismes environnementaux et la Fédération des clubs de VTT (FQCMA) se sont mis d'accord pour que la loi sur les VHR protège les milieux fragiles. Les ministères concernés, également, et même le Conseil des ministres. Ne saurait-on trouver un légiste capable de rédiger une loi qui rende compte de la volonté de la population ?

### **Le cas des 4 X 4**

L'UQCN et Fleurbec ont demandé aussi, à plusieurs reprises, d'interdire la circulation des véhicules routiers à quatre roues motrices (4 X 4) dans les milieux sensibles. Le ministre des Transports décline encore toute responsabilité à ce sujet et argumente que le Code de la sécurité routière régit ces véhicules. Le gros bon sens indique pourtant que tout véhicule circulant hors de la route est un véhicule hors route !

Le Code de la sécurité routière ne réglemente pas la circulation de ces véhicules lorsqu'ils quittent la route. À nos yeux, ils détruisent les milieux fragiles au moins autant que les petits véhicules tout terrain et le ministère des Transports doit adopter les dispositions nécessaires pour que cesse ce vandalisme.

### **Conclusion**

Le projet de loi 43 est présentement à l'étude à l'Assemblée nationale. Son adoption créera, pour les VHR, le droit de circuler sur les terres publiques. Il est essentiel que ce droit soit assorti de restrictions, elles aussi inscrites dans la loi, en faveur de la protection des milieux fragiles.

Pendant un an et demi nous nous sommes liés aux promesses des ministres des Transports. Pendant plus d'un an et demi nous avons cru aux affirmations de quatre autres ministres qui se disaient impuissants à intervenir. Aujourd'hui, on nous renvoie à ces autres ministres pour qu'ils interviennent en modifiant leurs lois et leurs règlements ou en adoptant de nouveaux. On nous annonce la possibilité de futurs règlements en vertu de la *Loi sur les VHR*. Pensez-vous que c'est crédible à nos yeux?

Dans le domaine de la protection de l'environnement, nous avons l'expérience de pouvoirs réglementaires qui mettent des années à se concrétiser ou ne se concrétisent jamais. La *Loi sur les espèces menacées* par exemple a mis six ans à adopter son premier règlement et elle avance encore à pas de poule (9 espèces désignées sur près de 450 susceptibles de l'être).

Nous ne voulons pas de ces délais pendant lesquels les VHR continuent de détruire les habitats fragiles.

## Recommandations

- Considérant que les expériences récentes prouvent hors de tout doute que les milieux fragiles ne peuvent supporter des sentiers de VHR;
- considérant que, de manière générale, le passage d'un sentier dans une forêt affecte à peu près seulement la bande étroite sacrifiée mais que dans un écosystème fragile, le tracé d'un sentier se répercute sur tout l'écosystème ou sur une partie beaucoup plus grande que le tracé du sentier;
- considérant l'importance d'indiquer clairement et explicitement le principe de la volonté politique du Gouvernement de protéger les milieux fragiles et d'intégrer des préoccupations environnementales dans ses nouvelles lois (voir Stratégie de mise en oeuvre de la Convention sur diversité biologique et Plan d'action québécois sur la diversité biologique);
- considérant que seul l'énoncé de ce principe dans la loi même, plutôt que dans de multiples règlements, peut apporter quelque crédibilité à ce principe et quelque efficacité immédiate à son application;
- considérant que, pour être clairement entendu, le principe restrictif doit nécessairement accompagner le principe permissif dans l'énoncé même de la loi;
- considérant l'avis du légiste Michel Drolet, chargé de ce dossier au service juridique du ministère des Transports, à l'effet que rien ne s'oppose, sur le plan législatif à l'inclusion dans le projet de loi de la cause soustrayant les milieux fragiles à la circulation sur les terres publiques,

## Nous demandons

1. Que le projet de loi reconnaisse, dans ses principes, la nécessité de préserver l'environnement et de soustraire les milieux fragiles à la circulation des VHR.
2. Que tel que déjà entendu, l'article 8 mentionne nommément les milieux fragiles dans lesquels la circulation des VHR doit être exclue en tout temps; dunes, cordons littoraux, et en dehors des périodes où le sol et l'eau sont gelés en profondeur, étangs, marais, marécages, tourbières, lit des cours d'eau.
3. Que le pouvoir d'autorisation de circuler dans ces milieux soit restreint à des cas d'utilité ou de santé publique ou, à tout de moins, qu'il exclut l'autorisation à des fins récréatives.
4. Que des dispositions modificatives s'appliquent à la Loi sur la Qualité de l'environnement ou au Code de la sécurité routière, pour interdire la circulation des véhicules routiers (non couverts par le projet de loi) dans les milieux fragiles. De préférence ces dispositions devraient s'appliquer au Code de la sécurité routière, afin de lier le principe permissif au principe restrictif.
5. Que les dispositions restrictives ne s'appliquent pas uniquement aux terres du domaine public. Que les clubs qui aménagent et exploitent les sentiers visés par l'article 15, paragraphe 1<sup>er</sup>, ne soient autorisés à le faire qu'en dehors des milieux fragiles.
6. Que des amendes substantielles soient imposées en cas de perturbations ou de destructions des milieux fragiles et que la restauration ou la réparation des dommages soient imposées au contrevenant. Il est clair que les amendes prévues à l'article 52 n'ont aucun pouvoir de dissuasion et sont sans rapport avec les dommages causés à l'environnement.
7. Que les véhicules concernés, en plus de plaques d'immatriculation affichées à l'avant et à l'arrière des véhicules, portent un dispositif d'identification du véhicule sous les pneus ou les semelles des motoneiges, de manière à ce que leurs traces soient identifiables.

## En conclusion

Si, tel que nous l'a affirmé un membre du Cabinet des Transports, lors d'une rencontre le 3 juillet 1996, l'évacuation des préoccupations environnementales du projet de loi n'est pas volontaire et ne représente que la politique du gouvernement, celui-ci n'a d'autre choix que de l'exprimer clairement, en modifiant le projet de loi n° 43.

Pour aller au document "[Attention! Milieux fragiles!](#)" (Campagne de l'UQCN sur les VHR).