

Mémoire

**Présenté à la ministre déléguée aux
Transports, Mme Julie Boulet**

**Dans le cadre de la
Consultation publique sur les véhicules hors route**



Par

Pierre Dépôt

Association des propriétaires riverains du lac Bowker

Site Web: www.lacbowker.ca.tc

Mai 2005

INTRODUCTION

Depuis plus de quinze ans, [l'Association des propriétaires riverains du lac Bowker](#) milite contre l'expansion immodérée des loisirs motorisés. Au nom du développement économique et touristique, la qualité de vie à la campagne s'est considérablement détériorée à cause de la horde mécanique de VTT, motoneiges, motomarines, hors-bord, bateaux de wakeboard, MotoCross, etc. La majorité silencieuse, constituée d'adeptes de sports véritables non motorisés s'est ainsi vue dominée par la minorité tapageuse motorisée.



La problématique des embarcations à moteur a fait l'objet d'une consultation semblable en 1998, avec le COMITÉ DE CONSULTATION SUR LA SÉCURITÉ NAUTIQUE ET LA QUALITÉ DE VIE SUR LES LACS ET COURS D'EAU DU QUÉBEC. Bien peu des 39 recommandations du [Rapport Boucher](#) (<http://www.mamr.gouv.qc.ca/sportloisir/publications/securite/RapportBoucher.pdf>) ont été appliquées par le gouvernement du Québec, la principale d'entre-elles étant la Loi 106 et la limitation de la vitesse des embarcations à moins de 50 mètres des rives. Cette initiative est inconstitutionnelle, puisqu'il s'agit d'un empiètement dans un champ de compétence fédérale, un jugement de la cour supérieure vient d'ailleurs de le confirmer en invalidant un règlement de la ville de Saint-Sauveur au lac des Beccs-Scie dans les Laurentides.

Toutefois, le gouvernement du Québec aurait eu la possibilité de mettre en œuvre la recommandation 22 du Rapport Boucher, qui stipule *«Que sur les lacs de moins de 1 km² et sur les lacs de moins de 4 km² servant de réservoir d'eau potable, les embarcations à moteur à essence soient interdites. Par ailleurs, les embarcations à moteur électrique de faible puissance seraient permises.»* À l'instar des provinces maritimes, il aurait effectivement eu la possibilité d'empiéter de manière incidente sur la juridiction fédérale de la navigation, en réglementant l'ensemble des activités dans le bassin hydrographique des lacs réservoirs d'eau potable, un champ de compétence provinciale... mais il n'a pas eu le courage politique de le faire.

Nous souhaitons donc ardemment que les recommandations issues de la présente consultation sur les véhicules hors route soient davantage prises en compte par le gouvernement du Québec, afin que cet exercice démocratique ait une quelconque emprise sur le réel et puisse déboucher sur des mesures réglementaires bien concrètes. La qualité de vie des citoyens n'a pas à être subordonnée à des impératifs économiques à court terme, c'est plutôt l'économie qui devrait se discipliner afin de reconnaître le droit fondamental et inaliénable des citoyens à la qualité de vie, au silence, à l'air pur et à l'eau pure.

1. Respect du Droit à un Environnement Sain et du jugement Langlois

Il s'avère primordial que la présente consultation enjoigne le gouvernement du Québec à faire preuve de la plus grande cohérence possible dans ses actions. Ainsi, comment pourrait-il s'enorgueillir de reconnaître le Droit à un Environnement Sain, et simultanément en appeler du [jugement Langlois](#)?

Nous réclamons donc que le gouvernement du Québec revienne sur sa décision de porter le jugement Langlois en appel, ce qui lui éviterait par le fait même d'aller à l'encontre de son Plan de développement durable. De plus, selon le principe du pollueur-payeur, un mécanisme devrait être prévu afin que le montant de \$10 millions de poursuites en dédommagements soit assumé en partie par le gouvernement du Québec et les motoneigistes, et non uniquement par les citoyens des municipalités de la MRC des Laurentides. Non seulement c'est le gouvernement du Québec qui a obligé la MRC à inclure la motoneige dans le bail à long terme du sentier du Petit Train du Nord, mais le débat s'est transposé en enjeu national, portant sur des problématiques similaires engendrées par d'autres pistes de motoneiges sur l'ensemble du territoire québécois.

Toujours en s'inscrivant dans la jurisprudence établie par le jugement Langlois, nous réclamons l'interdiction de passage d'un sentier de motoneiges à moins de 100 mètres des habitations. La vitesse devrait être limitée à 10 Km/h à moins de 100 mètres des résidences, pour les endroits où il n'y a pas de sentier. Cette recommandation va dans le même sens des règlements déjà en place sur de nombreux plans d'eau, où la vitesse des embarcations motorisées est limitée à 10 Km/h à moins de 100 mètres des rives, et où la circulation à plus grande vitesse se fait au-delà de ce 100 mètres. La limitation de la vitesse des motoneiges près des résidences contribue non seulement à réduire le bruit du moteur, mais aussi de la rotation de la chenille, dont les émissions sonores surpassent celles du moteur au-delà d'une certaine vitesse.

Aussi, nous réclamons une restriction de la circulation des VHR récréatifs en fonction de plages horaires. Il faut interdire la circulation plus tôt que 22 heures (ex 19h) le soir et plus tard que 6 heures (ex 9h) le matin, dans les sentiers situés à moins de 200 mètres des habitations (qu'il s'agisse d'emprises ferroviaires désaffectées ou non).

Nous sommes par ailleurs en désaccord avec plusieurs quaddistes et motoneigistes, qui réclament aujourd'hui un réseau permanent de sentiers comme le réseau routier provincial.

Si le Ministère des Transports ou les municipalités devaient un jour être propriétaires de l'emprise des sentiers de VHR, ce sera plus difficile de les déplacer ou de les abolir à certains endroits problématiques, et nous savons que les mentalités évoluent dans ce dossier. C'est justement la raison pour laquelle les amateurs de VHR veulent un statut permanent : ils savent qu'ils auront beaucoup plus de difficultés à négocier leurs droits de passage dans l'avenir, et que les déplacements de sentiers seront très coûteux.



Publicité irresponsable d'un fabricant de VTT, invitant les adeptes à sortir des sentiers battus : «THE ROAD TO HEAVEN IS PAVED IN MUD» ou «Le chemin qui mène au paradis est pavé de boue».

Fondamentalement, il importe de souligner ici qu'il faut faire une distinction entre les usages RÉCRÉATIFS versus UTILITAIRES des VHR. Comme le soulignait un article du journal Le Devoir le 18 octobre 2002 et intitulé «*Les VTT, progrès ou nuisance?*», les VTT sont des engins «*utilitaires fantastiques*». Ces chevaux de trait modernes, légers et montés sur des pneus ballons à basse pression, permettent notamment aux agriculteurs, acériculteurs, travailleurs forestiers, non seulement de transporter leurs outils et équipements divers, mais avec un impact moindre sur la faune et la flore qu'avec de la machinerie lourde (tracteurs et débusqueuses).



VTT Suzuki LT-F4WD 1988, en plein ménage du verglas de janvier 1998. Sa seule vocation utilitaire réduit considérablement son kilométrage et son impact sur le voisinage et l'environnement (+/- 3500 Km au compteur).

La motoneige peut aussi remplir des fonctions utilitaires, notamment pour des interventions d'urgence et certains travaux d'entretien, dans les centres de ski de fond et de raquette. Elle devient carrément un moyen de transport dans les régions nordiques du Québec, pour de nombreuses communautés autochtones, qui peuvent en dépendre pour les activités traditionnelles de chasse et de pêche.



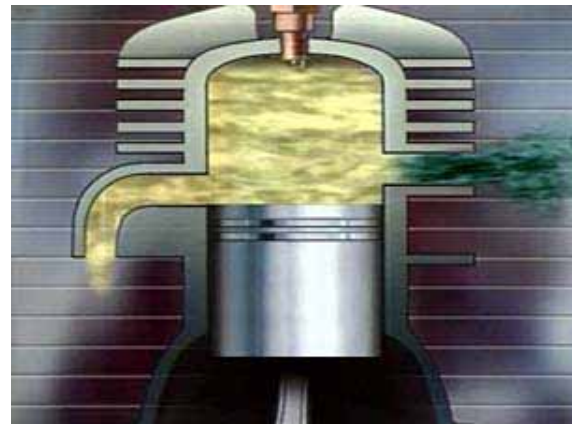
Motoneige Bombardier Ski-Doo BR64 1964, utilisée exclusivement pour le transport de l'eau d'érable au printemps.

Qu'il s'agisse de motoneige ou de VTT utilisés pour des travaux extérieurs, les sentiers au statut dit «permanent» ne sont pas une nécessité. Les sentiers actuels traversant des propriétés privées avec droits de passage sont eux aussi facultatifs, puisque l'utilisation des VHR utilitaires a lieu sur les terrains ou espaces forestiers appartenant à leurs propriétaires, ce qui réduit d'autant plus les risques de conflits avec

le voisinage. Par ailleurs, les VHR utilitaires sont limités en nombre et dans leur durée d'utilisation. Ils ont un mandat précis de transporter une charge d'un point A au point B, après, leur moteur cesse d'être en marche jusqu'à la prochaine besogne, ce qui n'a rien à voir avec le va et vient continu d'engins récréatifs sans justification sociale.

2. Interdiction immédiate de la vente des moteurs deux temps et bannissement progressif de leur utilisation

Les moteurs deux temps sont d'incroyables pollueurs. Comme l'indiquait un article du journal *Le Devoir* du 20 janvier 2001 : *«De tous les véhicules accessibles au grand public sur le continent, la motoneige détient le championnat de la pollution toutes catégories, révèle la plus récente étude disponible sur la question, publiée le 13 novembre dernier par l'Environmental Protection Agency (EPA), le ministère fédéral de l'Environnement des États-Unis. Selon cette étude, une motoneige type de 650 cc rejeterait dans l'air en une heure la même quantité d'hydrocarbures qu'une voiture conforme à la norme canado-américaine pendant une année entière (20 000 kilomètres).»*



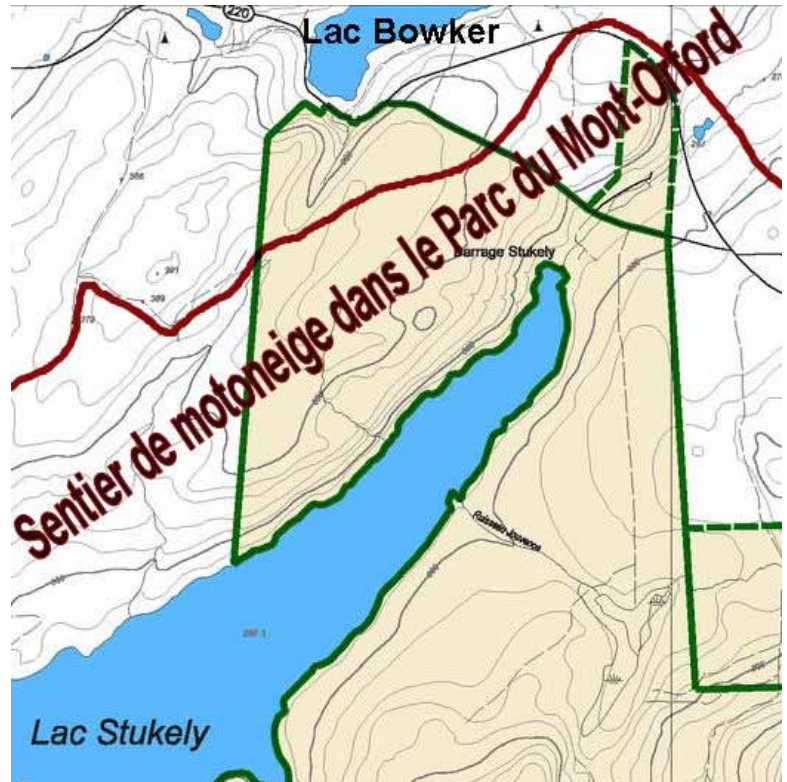
Ces rejets élevés d'hydrocarbures imbrûlés sont attribuables à l'ouverture simultanée des orifices d'admission et d'échappement du cylindre; une partie du mélange d'air et d'essence (30 à 50%) passe ainsi directement dans l'échappement, avant d'être brûlé. Il faut par conséquent interdire la vente des motoneiges, VTT, et MotoCross à moteur deux temps à carburation (ceux étant démunis de l'injection directe du carburant dans la chambre de combustion) et retirer ceux déjà en circulation le plus rapidement possible, à l'exemple de certains programmes existants pour envoyer à la casse les vieilles tondeuses à deux temps. En partenariat avec Environnement Canada, le gouvernement de l'Ontario encourage tous les Ontariens et Ontariennes à se débarrasser de leur vieille tondeuse à gazon et de leur coupe-herbe fonctionnant à l'essence et à les déposer dans un centre de recyclage, avec la campagne *Mow Down Pollution*.

L'âge moyen des VHR étant de plus de 8 ans selon le MTQ, nous savons dans les faits que certains datent de plus de 30 ans et sont encore fonctionnels. Ainsi, plus particulièrement dans le cas des motoneiges et des MotoCross, ces engins sont encore très majoritairement équipés de moteurs deux temps conventionnels. En accord avec le principe du *Best Available Technology* – BAT (ou la meilleure technologie disponible) en vigueur aux États-Unis pour le Clean Air Act, il faut exiger des fabricants de recourir aux mêmes dispositifs de réduction du bruit et de la pollution utilisés dans les automobiles (injection électronique du carburant, convertisseurs catalytiques et système d'échappement plus perfectionné). En ce sens, une poursuite intentée par la puissante organisation californienne [Bluewater Network](#) (voir le communiqué annexé *Court Rules EPA Snowmobile Regulations Insufficient*), obligera l'EPA à clarifier ses nouvelles normes jugées trop timides. Le Ministère des Transports du Québec ne pourra pas imposer ses propres normes en la matière, ce qui l'obligera à négocier avec le gouvernement fédéral et nos voisins du Sud, où le marché est plus vaste. Il faut tenir compte de cette limitation dans la recherche de mesures d'atténuation des impacts, afin de se concentrer sur ce qui est possible de réglementer à l'intérieur des champs de compétence de la province de Québec.

3. Exclure les sentiers de motoneige des Parcs nationaux québécois

L'Association des propriétaires riverains du lac Bowker milite depuis plusieurs années afin d'interdire le passage des sentiers de motoneiges dans les Parc nationaux québécois, principalement celui traversant la partie Nord du Parc du Mont-Orford, illustré sur cette carte. Pendant la visite de M. Richard Legendre, alors ministre responsable des Parcs en décembre 2002, lors de la consultation en vue de la modification des limites du Parc, l'auteur de ces lignes lui posait la question suivante : «*Selon-vous, est-ce que la motoneige fait partie de l'Écotourisme?*»

Le ministre a songé un long moment avant de répondre, «*OUI ou NON?*» et sa réponse fût la même que celle qu'il a accordée dans son entrevue à la journaliste Anne-Louise Champagne dans le journal Le Soleil, publiée exactement une semaine plus tard : «*NON, la motoneige ne fait pas partie de l'Écotourisme!*» Le ministre a alors eu énormément de difficulté à justifier la présence de sentiers de motoneiges dans les Parcs...



En principe, *la politique sur les Parcs nationaux du Québec* exclue la motoneige et autres engins récréatifs motorisés. La page 53 est très claire à cet effet : «*Les sports motorisés, tels que le ski nautique, la motomarine, la motoneige et les véhicules tout terrain, occasionnent un degré élevé de pollution et de dégradation de l'environnement. Ces activités*

entraînent une pollution sonore qui dérange autant la faune que les visiteurs. Les huiles et l'essence contaminent l'environnement et, dans le cas des activités nautiques motorisées, les vagues produites par les embarcations provoquent l'érosion des berges et perturbent les lieux de nidification des oiseaux aquatiques. Pour toutes ces raisons, les sports motorisés sont interdits dans les parcs». «*En ce qui concerne le cas particulier de la motoneige, la règle générale énoncée dans la Politique sur les parcs en 1982 et reprise en 1996 par le Cadre de référence sur l'utilisation de la motoneige dans les parcs québécois est que la motoneige est interdite dans les parcs.*

L'utilisation de la motoneige peut être tolérée dans quelques rares circonstances, à deux fins bien précises. D'une part, elle peut être tolérée de façon exceptionnelle, comme véhicule récréatif sur des sentiers officiels existant avant la création du parc et servant de lien interrégional essentiel à la continuité du réseau de sentiers Trans-Québec. Cette tolérance est toutefois limitée et temporaire; les sentiers autorisés ne doivent pas être situés dans une zone de préservation ou de préservation extrême, et le droit de passage accordé pour un sentier déjà existant avant la création du parc est maintenu jusqu'à ce que soit identifié, à l'extérieur du parc, un tracé alternatif acceptable comme solution de rechange. Dans le cas des nouveaux parcs, un tracé alternatif doit être adopté le plus rapidement possible, dans un délai n'excédant pas trois ans après la création du parc.

D'autre part, la motoneige, comme d'autres véhicules motorisés, peut être employée comme véhicule de sécurité, aux fins de gestion ou de manière utilitaire pour le damage de sentiers ou le traçage de pistes. Elle peut également servir de véhicule de transport pour les bagages, la nourriture et le matériel de

certains randonneurs, ou encore pour l'approvisionnement et le ravitaillement de chalets, de refuges et d'autres types d'hébergement. L'utilisation d'engins moins polluants doit toutefois être envisagée, lorsque cela est possible. La motoneige ne peut jamais être utilisée pour le transport individuel des visiteurs dans les parcs du Québec méridional.»

Le sentier de motoneiges dans le Parc du Mont-Orford est non seulement situé dans un secteur de conservation, mais il est une source de désagrément pour des résidents du lac Bowker, puisqu'un bruit de fond se fait entendre l'hiver dans la cuvette profonde que forment les montagnes ceinturant le bassin hydrographique du lac Bowker. Cette piste a aussi l'inconvénient de permettre à des motoneigistes de l'extérieur de venir sur la glace du lac Bowker, d'empester ses riverains et de leur faire du bruit d'encre plus près. À noter que l'aménagement de ce sentier est antérieur à l'agrandissement du Parc dans ce secteur, en 1979. Depuis plus de 25 ans, les responsables de la planification des Parcs ne semblent pas s'être investis à identifier un tracé alternatif acceptable à l'extérieur du Parc. Comment expliquer un tel retard? D'autant plus que ce sentier est situé dans le bassin hydrographique de la source Émile-Plante et que le lac Bowker est une source d'eau potable pour plus de 6000 personnes. Nous y reviendrons...

Une situation tout aussi inacceptable prévaut au Parc Yellowstone aux États-Unis. Une saga judiciaire qui n'a pas encore connue son dénouement depuis avril 2000, où l'administration Clinton avait annoncé l'interdiction des motoneiges. Victimes des gaz d'échappement bleutés de ces machines asphyxiantes, les Rangers qui contrôlent l'accès au parc devront se résigner à continuer de porter le masque à gaz pour ne pas compromettre le bien-être de l'économie...



L'Agence de la Protection de l'Environnement des États-Unis (EPA), qui vient d'adopter les premières normes sur les émissions des motoneiges, estime qu'elles se chiffrent à plus de 220 000 tonnes d'hydrocarbures et plus de 580 000 tonnes de gaz carbonique par année aux États-Unis. Sans compter les émissions de benzène et de particules fines des moteurs deux temps qui équipent l'écrasante majorité de ces engins.

Afin de contrer la pollution extrême des motoneiges à moteurs à combustion, les motoneiges utilitaires tolérées dans les Parcs devraient être propulsées par des moteurs électriques, comme à certains endroits en Europe, notamment dans les Alpes. La circulation des motoneiges à essence y est très limitée, particulièrement dans les milieux écologiques fragiles et les centres de ski.



Des étudiants de l'Institut national polytechnique de Grenoble ont réussi la prouesse technologique de mettre au point une motoneige électrique en 1999. Certes d'une vitesse et d'une autonomie restreinte de 35 Km, l'engin est capable de remorquer des charges de 400Kg. Des performances adéquates pour un véhicule utilitaire et d'urgence, les inconvénients étant largement compensés par un faible niveau sonore comparable à celui d'un sèche-cheveux. Importateur des motoneiges Bombardier en France, le Garage Busato a repris cette idée pour lui faire dépasser le stade du prototype, et vend une édition très limitée d'un *Ski-Doux* pour le moins exclusif, *l'Electrolight*. Produit en collaboration avec Électricité de France (EDF), ce scooter des neiges se vend 69 000 francs (près de 17 000\$), batteries au nickel cadmium non incluses.

En circulation à Chamonix, à Avoriaz, et en Suisse-Allemande, des dizaines de ces motoneiges électriques commencent à séduire les stations de sports d'hiver puisqu'elles circulent en silence et sans polluer, ce qui répond totalement aux attentes des montagnards et des touristes.

Curieusement, Bombardier est avare de commentaires sur son implication dans ce projet. En bonne citoyenne corporative, la multinationale québécoise devrait rendre la machine disponible sur notre marché, favorisant du même coup la baisse du prix de cette technologie. Les visiteurs des parcs d'Amérique du Nord méritent eux aussi le respect des droits au silence et à l'air pur dans leurs «aires protégées».

Des étudiants de l'Université McGill risquent fort de ravir la pôle position à Bombardier, car ils ont eux aussi mis au point un prototype de motoneige électrique. Un reportage de l'émission «*Découverte*» y était consacré en mars 2005 : http://radio-canada.ca/actualite/v2/decouverte/niveau2_2511.shtml#



4. Interdiction de circuler sur la glace des cours d'eau à l'intérieur des bassins hydrographiques d'alimentation en eau potable

Les provinces maritimes (Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve), de même que la France et les États-Unis, ont des réglementations qui ont pour effet d'interdire la circulation des VHR sur les cours d'eau à l'intérieur des bassins hydrographiques d'alimentation en eau potable. Les provinces maritimes ont eu l'audace d'empiéter de manière incidente sur la juridiction fédérale, et ce en exerçant leur droit de protéger leurs sources d'eau potable, une juridiction provinciale.

La Nouvelle-Écosse enjoint des patrouilleurs pour veiller à l'application de cette réglementation : http://www.hrwc.ns.ca/water_quality/watersheds.html

Patrols and Maintenance:

«HRWC staff continuously patrol watershed land to monitor watershed activity and maintain boundary lines. Problems encountered include illegal use of ATV's and snowmobiles, illegal forestry, and illegal dumping, which can adversely impact water quality.»



Plus précisément sur la réglementation en vigueur au lac Pockwock

<http://www.gov.ns.ca/just/regulations/regs/envpwpc.htm>, le réservoir d'eau potable de la ville d'Halifax:

«(3) *No person shall at any time operate a vehicle, including an off-highway vehicle as defined in the Off-highway Vehicles Act, R.S.N.S. 1989, c. 323, or any type of recreational vehicle on, through, or over Pockwock Lake, Lacey Mill Lake, Bottle Lake, Island Lake, or any watercourse in the Protected Water Area.*»

La province de Terre-Neuve poursuit les mêmes objectifs dans sa réglementation:

<http://www.env.gov.nl.ca/env/Env/waterres/Politiques/PDWR95-01.asp>

Policy for Land and Water Related Developments in Protected Public Water Supply Areas:

6.0 ACTIVITIES NOT PERMITTED IN A DESIGNATED AREA

«6.3 *Using ice covered water body for transporting logs, riding skidoos/motor vehicles/all-terrain vehicles, leading of animals, or any other activity which impairs or has potential to impair water quality.*»

Le Nouveau-Brunswick leur emboîte le pas, puisque le **DÉCRET DE DÉSIGNATION DU SECTEUR PROTÉGÉ DES BASSINS HYDROGRAPHIQUES** ne fait pas mention de la pratique de la motoneige comme activité permise dans la Zone A, soit toute la superficie des 30 plans d'eau alimentant la province en eau potable.

La ville de New York réglemente aussi étroitement les activités récréatives à l'intérieur de ses deux bassins hydrographiques au Nord de l'État de New York, abreuvent plus de 9 millions de personnes:

<http://www.nyc.gov/html/dep/watershed/html/wsrecreation.html>

La circulation des motoneiges y est interdite l'hiver, et l'été, seules les chaloupes à rames pour la pêche sont autorisées, et un permis est nécessaire pour y être admis.



Par ailleurs, la municipalité de Whistler en Colombie-Britannique a interdit la circulation des motoneiges l'hiver sur le Green Lake, en plus des motomarines l'été, et ce par un règlement sur le bruit, lui permettant ainsi de contourner la juridiction fédérale.



5. Limitation de la puissance et de la vitesse des VHR

Personne ne l'aurait cru il y a encore 20 ans, alors que la cylindrée des VTT ne dépassait pas 350 centimètres cubes (cc), mais la course folle vers les grosses cylindrées a dépassé les limites du raisonnable et du nécessaire : les plus puissants VTT sont maintenant équipés de moteur bicylindres de 800 cc...

Bien que l'injection électronique du carburant commence à équiper ces puissants véhicules, on peut s'inquiéter d'un effet contreproductif découlant de l'augmentation du nombre de véhicules en circulation et de l'augmentation de la puissance, ce qui pourrait annuler les gains technologiques. Ce phénomène n'est plus à démontrer avec le trafic routier à la hausse et l'engouement pour les Véhicules Utilitaires Sports (VUS) à moteurs 8 cylindres, ce qui a eu pour conséquence que les développements technologiques n'ont pas donné les résultats escomptés afin de réduire le smog urbain, ni les émissions de gaz à effet de serre.

L'histoire se répète, car il s'avère justement que les émissions polluantes des nouvelles motoneiges ont augmenté entre 2002 et 2004!

Le *Los Angeles Times* du 4 septembre 2003 révèle que l'industrie de la motoneige a été incapable d'honorer ses engagements à réduire le vacarme et les émissions 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. Les forces du marché poussent les motoneigistes à rechercher des machines toujours plus puissantes, si bien que la technologie a de la difficulté à suivre le rythme.

Les modèles testés, selon une méthode très conservatrice, ont tous échoué et n'arrivent pas à rencontrer les standards relatifs au bruit, aux émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures imbrûlés. Voir l'article «*New Snowmobiles Emit More Pollution in Tests*» annexé au présent mémoire pour plus de détails. Voir aussi l'extrait suivant fort révélateur du [jugement Langlois](#) : «*[243] Le niveau sonore maximum d'une motoneige à moteur quatre temps est plus faible en accélération que celui d'une motoneige à moteur deux temps, mais il est comparable à des vitesses de 30 et 70 km/heure (km/h).*»

Des documents camouflés par l'administration Bush dans le dossier Yellowstone ont été révélés par la *Coalition of Concerned National Park Service Retirees*, et corroborent ces données à l'effet que les nouvelles motoneiges sont pratiquement aussi bruyantes que les anciennes : «*Yellowstone officials tested noise from four-stroke snowmobiles that were certified as "best available technology" and approved for use in Yellowstone under the Interior Department's controversial policy. The minutes from the January meeting at Yellowstone show the park's safety officer informing other senior staff that based on the tests of four-stroke snowmobiles: "Four-stroke snowmobiles are almost as loud as two-stroke snowmobiles for the operator."*»

Ces données confirment la nécessité de réduire tant la puissance et la cylindrée que la vitesse des VHR. À basse vitesse et à bas régime, les moteurs quatre temps sont effectivement moins bruyants. Cette différence tend à disparaître avec la vitesse, le bruit de la rotation de la chenille et des pneus ballons surpassant alors celui du moteur. Les contrôles policiers et la sensibilisation ont des limites, et ne peuvent à eux seuls arriver à réduire les désagréments. La conception des véhicules est en cause. Il n'est absolument pas nécessaire d'avoir un moteur de plus de 350 cc dans un VTT, et les motoneiges à moteur quatre temps de 660 cc procurent une puissance suffisante.

6. Développer l'industrie écotouristique, axée sur la pratique d'activités de plein air non motorisées

Tel qu'abordé brièvement au point 3, l'Écotourisme doit non seulement prévaloir dans les Parcs, mais le gouvernement du Québec doit le promouvoir sur l'ensemble du territoire, et surtout ne pas soutenir financièrement les activités motorisées qui vont à l'encontre de ce concept en émergence. On pense ici aux courses de motoneiges (Grand Prix Ski-Doo) et compétitions de MotoCross. Si le gouvernement du Québec reconnaît sa responsabilité de promouvoir l'activité physique avec sa campagne [VAS-Y, Fais-le pour toi!](#), il doit en toute logique s'abstenir de faire la promotion de la sédentarité motorisée, de la pollution par le bruit et les hydrocarbures, et ce à même des fonds publics qui pourraient être réaffectés à des activités saines pour la santé de la population et de l'environnement.

La piste du Petit Train du Nord et les autres pistes multifonctionnelles près des lieux habités pourraient très bien faire place aux activités non motorisées, ski de fond et raquette, de quoi rassurer les restaurateurs et hôteliers sur l'achalandage et la viabilité économique de leurs établissements, qui arrivent très bien de toute manière à se tirer d'affaire avec les pistes cyclables l'été. Les pistes cyclables sont certainement plus rentables que les pistes de MotoCross, qui soit dit en passant, ne sont pas admises sur les pistes multifonctionnelles.

La substitution progressive des alternatives non motorisées aux loisirs polluants et énergivores est une condition essentielle à la mise en œuvre du Protocole de Kyoto au Québec. La réduction progressive de l'utilisation des VHR récréatifs, un gaspillage d'essence injustifiable qui entraîne des coûts sociaux et environnementaux non comptabilisés, sont des externalités que le gouvernement devrait inclure dans la taxe de vente et le coût d'immatriculation des VHR «sportifs ou de haute performance», selon le principe du pollueur-payeur.

CONCLUSION

Si la liberté des uns s'arrête où celle des autres commence, le [jugement Langlois](#) aura réussi admirablement à mettre un frein à l'expansion débridée des loisirs motorisés. Cette problématique existait depuis des décennies, mais nos législateurs ont préféré fuir devant leurs responsabilités de gouverner dans l'intérêt commun, et ce pour des motifs purement électoralistes. L'adoption de la Loi 90 vise à museler les citoyens dans leurs droits de recourir aux tribunaux, qui se sont montrés beaucoup plus rationnels que les pouvoirs législatifs et exécutifs, afin de garantir le respect du Droit à un Environnement Sain. Au terme des 18 mois de la Loi 90, l'Association des propriétaires riverains du lac Bowker est confiante que les tribunaux pourront de nouveau assumer leur responsabilité avec brio, et l'étendre à la problématique des embarcations bruyantes, polluantes, et qui causent l'érosion des rives, dont les motomarines et bateaux de wakeboard. Les droits fondamentaux de la majorité silencieuse finiront par prévaloir sur les privilèges superflus de la minorité tapageuse.



Les VTT, progrès ou nuisance?

[Louis-Gilles Francoeur](#)

Édition du [vendredi 18 octobre 2002](#)

Mots clés : Québec (province), Transport, véhicules tout-terrains, nuisance, progrès

Ils sont partout: sur les routes, dans les sentiers, sur les chemins privés interdits de passage, dans les territoires de chasse et dans les milieux sensibles les plus inaccessibles. Ce sont les véhicules tout-terrains, les VTT, ces mécaniques à gros pneus ballon à gros crampons qu'on enfourche comme une moto. Selon les jours ou les propriétaires, ce sont des véhicules utilitaires moins énergivores que le tracteur ou le camion de ferme, quand ce ne sont pas des véhicules récréatifs envahissants qui amènent des milliers de personnes chaque fin de semaine aux quatre coins du Québec... au lieu de parcourir ces endroits à pied, à vélo ou en canot.

Comme il y a de moins en moins de neige en hiver, les VTT sont même en train de remplacer la motoneige, qu'ils concurrencent désormais à longueur d'année. Le réseau des pistes de VTT au Québec s'allonge sans cesse, parfois aux dépens des pistes de motoneige...

Le remplacement de la motoneige par le VTT n'est pas nécessairement un gain pour l'environnement. Certes, ces machines à quatre temps sont moins polluantes que les motoneiges à deux temps : elles crachent moins d'hydrocarbures et leur consommation d'essence est de deux à quatre fois moins importante que celle des motoneiges. Mais les VTT roulent 12 mois durant, ce qui pourrait bien ramener leur consommation globale au même niveau que celle des motoneiges.

Les constructeurs font tout pour donner de ces gros jouets une image favorable, quitte à charrier épais. Récemment, ATV Nature Watch lançait le programme «VTT éco-logique». Comme si des engins qui consomment inutilement de l'essence à parcourir le pays en tous sens pouvaient devenir écologiques parce qu'on demande à leurs conducteurs de rester sur les sentiers et de ne pas rouler trop vite !

Les VTT, explique Pierre Dépôt, un écologiste de l'Estrie qui suit le dossier des VTT et des engins récréatifs depuis des années (www.lacbowker.ca.tc), sont des engins «utilitaires fantastiques». Il en possède d'ailleurs un qui a parcouru un grand total de 3500 kilomètres en 14 ans pour les travaux extérieurs.

Le problème des VTT tient à leur usage récréatif, explique Pierre Dépôt. Malgré les consignes, les adeptes sortent systématiquement des sentiers balisés et sont même incités à le faire par la publicité des fabricants, qui vendent les machines en les plongeant dans la boue, ce qui est contraire à leur code d'éthique nord-américain, qui exige de ne pas fréquenter les milieux sensibles. Quant aux sentiers de VTT, ils sont généralement très érodés, et Québec n'exige pas leur stabilisation saisonnière avec des graviers. En plusieurs endroits, les VTT passent dans les fossés, ruisseaux et petits cours d'eau, ce qui est inadmissible, encore une fois en raison de l'érosion ainsi provoquée. Si on tente d'éviter ces formes de pollution sur les pistes balisées en y érigeant des ponceaux, il n'en est pas de même des pistes improvisées et tolérées en bordure des autoroutes ni de tous les sentiers non balisés qu'improvise la gent roulante d'un bout à l'autre du Québec.

À certains endroits, les VTT en sont rendus à envahir des parcs publics et à déclasser des activités traditionnelles plus écologiques, comme l'équitation et la randonnée, grâce à la complicité et au manque de vision sociale de certains élus.

À Saint-Lazare, à l'ouest de Montréal, les «vététéistes» (ou «quaddistes») ont obtenu la permission de passer dans un parc où ils se sont imposés en forçant littéralement les citoyens et les utilisateurs traditionnels à quitter leurs sentiers d'usage. La municipalité, sans consultation de ses citoyens ni étude d'impacts et malgré une pétition défavorable de 2600 signataires, a autorisé le maire de l'endroit à accorder des droits de passage avec les associations de son choix.

Jusque-là, le parc était réservé aux randonneurs, aux cavaliers, aux skieurs, aux raquetteurs, etc. On peut soutenir que les vététéistes sont plus nombreux que les cavaliers, mais ce n'est pas une raison de pervertir la mission même d'un parc, qui est une mission de conservation, de silence et d'activité physique saine.

Les autorités publiques laissent se développer sans véritables balises le loisir motorisé sous toutes ses formes, laissant aux constructeurs de bébélles et à leurs vendeurs régionaux la responsabilité de façonner l'environnement de demain au gré de leurs intérêts. Pourquoi ne pas précéder le développement de ces activités par une analyse rigoureuse de leurs impacts et baser leur développement sur de réels consensus sociaux ?

En 1994, Québec interdisait les dunes des îles de la Madeleine aux VTT, mais il songe maintenant à les réintroduire, contrairement à la tendance nord-américaine qui les élimine de tous ces milieux riverains fragiles.

Et voilà que la Fédération québécoise de la faune (FQF) en rajoute : elle s'est publiquement opposée au projet de taxe additionnelle envisagée par Québec sur l'achat de ces véhicules polluants, ce qui va nuire aux pauvres chasseurs et pêcheurs qui utilisent abondamment ces véhicules. Voilà une attitude honteuse et rétrograde de la part d'une fédération qui devrait avant tout défendre l'intégrité des écosystèmes et éviter d'ancrer dans la population l'image de ces chasseurs et pêcheurs surmécanisés et pollueurs, qui tue toute relève chez les jeunes le moins soucieux de conservation. La FQF devrait au contraire lever l'actuelle omerta sur la chasse assise et roulante, dont personne ne parle malgré sa prolifération peu éthique, et encourager l'augmentation de cette taxe afin que ses membres en reviennent à des valeurs plus cynégétiques et pour épargner aux milieux naturels et aux grands gibiers l'invasion de la horde mécanisée.

- Lecture : Éloge des vagabondes, par Gilles Clément, Éditions Nil, Paris, 2002, 200 pages. Un livre consacré à ces plantes qui ont mauvaise presse, les «mauvaises» herbes, voire ces fleurs sauvages indésirables dans le jardin. On les raconte ici comme des merveilles d'adaptation et d'ingéniosité, si on peut dire, qu'il s'agisse de la rhubarbe du Tibet, du pavot de Californie, etc.

- Refuge : on inaugurerait le 10 octobre le nouveau Refuge faunique Pierre-Étienne-Fortin, qui couvre l'ensemble des rapides de Chambly. Ce premier refuge aquatique permettra de protéger la fraie des chevaliers cuivrés, qui peuvent désormais remonter le Richelieu par la passe migratoire de Saint-Ours. Une grande part de cette nouvelle réalisation est attribuable à la persévérance de deux biologistes, Andrée Gendron et Alain Branchaud. Pierre-Étienne Fortin, qui donne son nom au nouveau refuge, était un médecin-naturaliste du XIXe siècle à qui on doit la première description du «catostome aux grandes écailles», notre actuel chevalier cuivré. Protecteur des pêcheries du fleuve et député de Gaspé à Ottawa et à Québec, Fortin passait ses étés sur le fleuve à contrôler les permis de pêche et à tirer au canon sur les goélettes des pêcheurs américains, n'hésitant pas à emprisonner dans ses cales les cueilleurs illégaux d'oeufs de sauvagine. On lui doit non seulement des discours précurseurs sur la conservation mais aussi les premières lois sur les forêts, par exemple.

La motoneige, championne toute catégorie de la pollution

Louis-Gilles Francoeur
LE DEVOIR

Le samedi 20 janvier 2001

De tous les véhicules accessibles au grand public sur le continent, la motoneige détient le championnat de la pollution toutes catégories, révèle la plus récente étude disponible sur la question, publiée le 13 novembre dernier par l'Environmental Protection Agency (EPA), le ministère fédéral de l'Environnement des États-Unis.

Selon cette étude, une motoneige type de 650 cc rejetterait dans l'air en une heure la même quantité d'hydrocarbures qu'une voiture conforme à la norme canado-américaine pendant une année entière (20 000 kilomètres). Il suffit à la même motoneige de rouler pendant trois heures pour rejeter la même quantité de monoxyde de carbone qu'une voiture en un an, et cinq heures pour émettre la même quantité de microparticules toxiques, une des composantes du smog, lui-même responsable de certains problèmes respiratoires comme l'asthme.

Ces équivalences ont été calculées par Jean-François Banville, un ingénieur-chimiste d'Environnement Canada qui oeuvre au sein de la direction responsable des enjeux atmosphériques. Depuis neuf mois, la Loi canadienne de l'environnement a été modifiée de sorte que le contrôle des émissions des véhicules relève d'Environnement Canada et non plus du ministère fédéral des Transports.

L'étude de l'EPA précise qu'une motoneige à deux temps, le modèle classique sur le marché, rejette en moyenne 111 grammes d'hydrocarbures par unité de puissance de moteur (ch pour «cheval vapeur», soit HP pour horsepower en anglais) par heure, 296 grammes de monoxyde de carbone par ch-heure et 2,7 grammes de microparticules par ch-heure.

Si on compare ces rejets aux rejets urbains d'une voiture Honda Civic de 1600 cc (0,04 gramme par mille), il suffit de six minutes à la même motoneige type pour rejeter en un an l'équivalent de la Honda en hydrocarbures, 18 minutes pour le monoxyde de carbone et 30 minutes pour les microparticules. Si on veut les comparer aux rejets de la même Honda Civic sur la grand-route, il suffit de diviser encore par quatre.

Avec des rejets de 482 grammes d'hydrocarbures par mille parcouru, une motoneige de 100 forces en émet 12 050 fois plus qu'une voiture respectant la norme canado-américaine de 0,04 gramme par mille. La différence s'explique, selon M. Banville, par le fait que la motoneige fonctionne toujours avec un moteur à deux temps, qui brûle non pas de l'essence pure mais un mélange d'huile et d'essence. Elle s'explique aussi par le fait que ce véhicule n'est doté d'aucun système antipollution comme les voitures, c'est-à-dire principalement d'injecteurs réglés par une batterie de senseurs ainsi que d'un convertisseur catalytique. La conception du véhicule joue aussi un rôle parce que le tapis roulant de la motoneige semble beaucoup moins efficace sur la neige, d'un point de vue énergétique, que les roues des véhicules sur un terrain solide.

Pour son calcul, l'ingénieur-chimiste s'est basé sur le fait que l'étude de l'EPA estime à 23 milles à l'heure la vitesse moyenne parcourue par les motoneigistes américains. Selon l'EPA, les motoneigistes de ce pays roulent en moyenne 57 heures par année sur une distance moyenne de 1300 milles. M. Banville ne connaissait aucun chiffre équivalent pour décrire les habitudes de conduite des motoneigistes canadiens.

Le même chercheur a aussi calculé, en réponse aux questions du Devoir, qu'une motoneige type d'une puissance de 100 chevaux vapeur rejette de 10 à 11 fois plus d'oxydes d'azote qu'une grosse moto, un véhicule dont la quasi-totalité des exemplaires vendus ne sont équipées d'aucun dispositif antipollution, et environ 92,5 fois plus qu'une Honda Civic. Les oxydes d'azote sont le principal gaz précurseur du smog urbain et la deuxième composante en importance des pluies acides. Une bonne partie de ces molécules se retrouvent emprisonnées dans la neige et frappent ensemble, au moment du dégel, les lacs et les cours d'eau, provoquant un phénomène connu sous le nom de «choc acide». Évidemment, les alevins et les poissons tués par le phénomène ne sont plus là quand il se dissipe! Fait étonnant, alors que les chercheurs canadiens d'Environnement Canada ajoutent désormais les émissions de gaz à effet de serre (CO₂) à la liste des contaminants rejetés par les véhicules, les études américaines sont totalement muettes sur la contribution des motoneiges au réchauffement du climat, un mégaphénomène de pollution qui devrait éventuellement entraîner la raréfaction de la neige... et des motoneigistes.

D'ailleurs, le phénomène est déjà apparent aux États-Unis et au Canada, où l'on assiste à un ralentissement des ventes de motoneiges mais pour une autre raison: la popularité croissante des petits véhicules tout-terrains (VTT), aussi appelés quads. Au Québec, les VTT ont dépassé les motoneiges en nombre en 1996. En 1999, le nombre de quads immatriculés, soit 191 311, a dépassé d'environ 25 % celui des motoneiges, qui se situait alors à 151 608. Les amateurs de quads sont eux aussi en train de s'équiper d'un réseau routier hivernal entretenu, ce qui explique l'engouement pour ce type d'engin récréatif utilisable à longueur d'année.

Selon plusieurs utilisateurs chevronnés, les quads seraient moins gourmands que les motoneiges en carburant, ce qui réduirait leurs émissions polluantes par mille parcouru. Mais comme on les utilise toute l'année dans bien des cas, cela alourdit théoriquement leur dossier environnemental. Plusieurs motoneiges consommeraient présentement entre 15 et 20 litres aux 100 kilomètres, soit autant que les monstres énergivores que sont les énormes camions Dakota, Expedition et Yukon.

Aux États-Unis, selon l'énoncé d'intention de l'EPA, qui a annoncé cet automne son intention de promulguer en 2001 un premier jeu de normes sur les véhicules récréatifs, ceux-ci contribuent pour 8 % aux émissions d'hydrocarbures totales provenant de toutes les sources dites «mobiles», ce qui comprend navires, avions, trains, voitures, machinerie agricole et de chantier, et pour 5 % des émissions de monoxyde de carbone.

Et «même si ce sont les meilleurs chiffres disponibles pour l'instant, on peut penser que des tests indépendants effectués sur plusieurs types de motoneiges et autres véhicules récréatifs pourraient nous révéler que les sports motorisés contribuent encore davantage à la pollution que ce qu'on croit présentement. La plupart des études sur lesquelles l'EPA s'est basée datent de plusieurs années et, dans plusieurs cas, sur des chiffres fournis par les fabricants», commente l'ingénieur-chimiste d'Environnement Canada.

Contrairement à ce que plusieurs vendeurs de motoneiges affirment, leurs engins favoris polluent bien davantage que les petits moteurs. Une tondeuse à gazon, par exemple, rejette en une heure la même quantité d'hydrocarbures qu'une voiture sur 350 kilomètres. Une souffleuse à neige rejette l'équivalent d'une voiture sur 250 kilomètres et une génératrice, l'équivalent de 50 kilomètres, ce qui est beaucoup moins qu'une motoneige, qui rejette en une heure l'équivalent des rejets d'une voiture sur... 20 000 kilomètres, si elle respecte la norme gouvernementale, ou en six minutes, s'il s'agit des rejets annuels d'hydrocarbures d'une Honda Civic!

Diffusion immédiate
Le 21 avril 2005

LE GOUVERNEMENT DE L'ONTARIO LANCE LA CAMPAGNE MOW DOWN POLLUTION *Les Ontariens et Ontariennes sont encouragés à remplacer leurs tondeuses à gazon à l'essence par des tondeuses moins polluantes*

QUEEN'S PARK — Le gouvernement de l'Ontario encourage tous les Ontariens et Ontariennes à se débarrasser de leur vieille tondeuse à gazon et de leur coupe-herbe fonctionnant à l'essence et à les déposer dans un centre de recyclage, a dit aujourd'hui la ministre de l'Environnement, Leona Dombrowsky, lors du lancement de la campagne Mow Down Pollution en Ontario.

« Toutes les actions, même les plus petites, contribuent à protéger notre environnement et notre santé, a déclaré M^{me} Dombrowsky. En remplaçant nos tondeuses à gazon à l'essence, nous réduisons le rejet dans l'air des polluants précurseurs de smog et nous améliorons la qualité de l'air que nous respirons. »

Les tondeuses à gazon fonctionnant à l'essence sont très inefficaces, car elles polluent beaucoup l'air en dépit de leur petite taille. En fait, une tondeuse à l'essence qui fonctionne durant une heure peut polluer davantage qu'une voiture neuve qui roule sur 550 kilomètres.

Mow Down Pollution, le plus grand programme de recyclage et de remise de l'Amérique du Nord, incite tous les Canadiens à remplacer leur tondeuse à deux temps, très polluante, par une tondeuse moins polluante (manuelle, à quatre temps, électrique) en offrant une remise allant jusqu'à 100 \$. La tondeuse ou le coupe-herbe est démantelé, l'huile et l'essence sont retirées et les pièces détachées sont recyclées.

Il s'agit d'une initiative de la Clean Air Foundation, en partenariat avec le ministère de l'Environnement de l'Ontario, le gouvernement du Canada par le biais de Défi d'une tonne, The Home Depot, Black and Decker, Murray, Great States, Gardena, Standard Broadcast Radio et Climate Change Central en Alberta. La campagne débute le 28 avril 2005. Renseignements : www.cleanairfoundation.org/mow_down/index.asp.

« Au cours de la Semaine de la terre, nous devons tous penser à ce que nous pouvons faire pour améliorer l'état de l'environnement, a affirmé M^{me} Dombrowsky. Le gouvernement continue de prendre des mesures énergiques – comme remplacer les centrales électriques au charbon — et poursuivra dans cette voie pour assurer dans tout l'Ontario des collectivités sécuritaires, propres et où il fait bon vivre. »

-30-

Renseignements :
Art Chamberlain
Bureau de la ministre
416-314-5139

John Steele
Direction des communications
416-314-6666

Also available in English

www.ene.gov.on.ca



PRESS RELEASE

For Immediate Release

Date: June 1, 2004

Contact: Sean Smith, 415-544-0790, ext. 19

Court Rules EPA Snowmobile Regulations Insufficient

Washington DC—A federal appeals court has ordered EPA to review and clarify regulations that would allow thousands of new snowmobiles to be sold with outdated, inadequate pollution controls, even after new EPA rules take full effect in 2012.

“Over and over, EPA has argued that its 2002 emissions standards for snowmobiles are as protective as they can possibly be,” said Earthjustice attorney Jim Pew, who represented Bluewater Network and Environmental Defense. “The court has disagreed, and sent EPA back to the drawing board.”

The conservation groups went to court to challenge EPA’s inadequate national emissions standards for snowmobiles powered by inefficient, dirty engines that dump 25-30 percent of their fuel unburned out their tailpipes. Snowmobiles produce so much dangerous air pollution that during the busiest winter seasons, rangers in Yellowstone National Park have been forced to wear respirators to protect themselves.

“The federal court of appeals has given EPA its marching orders: to put in place tough standards that will protect public health and the environment from snowmobiles,” said Environmental Defense senior attorney Vickie Patton. “The court’s decision shows that there is no place for these high-polluting engines when cost-effective clean air solutions are at hand.”

The Clean Air Act requires EPA to set standards reflecting the greatest degree of emission reductions achievable through technology that will be available. Yet the agency’s 2002 snowmobile standards—which will not be fully implemented until 2012—do not even require manufacturers to use technology that is already available. In fact, the standards allow nearly one-third of the snowmobiles manufactured in 2012 to be almost as dirty and noisy as those being made today.

EPA’s own economic analysis shows that the net increase in the cost of a cleaner engine is more than offset by the significant fuel savings realized during the life of the engine’s use.

“Today’s precedent setting ruling makes clear that the Bush administration’s snowmobile pollution rules were arbitrary and capricious and appeared to focus on protecting industry’s bottom line rather than our national parks and wilderness areas,” said Sean Smith, Bluewater Network’s public lands director and a former park ranger. “It’s time for the EPA to do its job and require the snowmobile industry to clean up its act.”

Today’s decision could have ramifications for the national debate over pollution from snowmobiles in ecologically sensitive areas, including ongoing lawsuits over the use of the noisy, dirty machines in Yellowstone and Grand Teton National Parks.

The case, *Bluewater Network v. EPA*, D.C. Cir. Nos. 03-1003 and consolidated cases, was decided by the United States Court of Appeals for the District of Columbia Circuit.

###

Bluewater Network is a national environmental organization dedicated to reducing dependence on fossil fuels & eradicating other root causes of air and water pollution, global warming, & habitat destruction. More than 20,000 members in all 50 states and four nations have already joined.

Bluewater Network ~ 311 California, Suite 510 ~ San Francisco, CA 94104
www.bluewaternet.org ~ bluewater@bluewaternet.org
T: 415.544-0790, F: 415.544.0796

Motoneige: pas une activité écotouristique, selon Richard Legendre

ANNE-LOUISE CHAMPAGNE

ALChampagne@lesoleil.com

Aux yeux du ministre Richard Legendre, la motoneige, avec sa technologie actuelle, ne peut pas porter l'étiquette d'activité écotouristique.

L'écotourisme, dit Richard Legendre, inclut des activités d'observation et d'interprétation de la nature, qui sont faites dans un souci de développement durable et de respect des communautés locales.

Pour l'instant, avec ses rejets polluants d'huile et de carburant non brûlés, la motoneige ne s'inscrit pas dans cette définition, estime le ministre.

La précision n'est pas sans intérêt, quand on sait que M. Legendre, responsable, entre autres, du Tourisme

et de la Faune et des Parcs, devra bientôt trancher la question de la motoneige dans le parc national des Hautes-Gorges-de-la-rivière-Malbaie, dans Charlevoix.

D'un côté, des groupes environnementaux, l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) en tête, demandent de relocaliser le sentier de motoneige d'une vingtaine de kilomètres, qui passe par les Hautes-Gorges.

De l'autre côté, l'Association touristique défend les retombées économiques de la motoneige. Elle assure que le déplacement du sentier entraînerait des pertes de 1,5 million \$ sur une période de 12 semaines.

Pour l'instant, Richard Legendre est en attente. Il laisse aller les dis-

cussions sur le terrain, en espérant qu'émerge une solution qui respecterait les principes de développement durable sans «troubler l'équilibre économique».

NOUVELLES TECHNOLOGIES

Mais du même souffle, Richard Legendre affirme qu'il veut préserver l'intérêt touristique de la motoneige, «un élément important du développement de notre produit hivernal». «Dans le Bas-Saint-Laurent, le deuxième meilleur mois (en revenus de tourisme) est février, rappelle-t-il. Et il y a plusieurs autres régions du Québec dans cette situation.»

Richard Legendre compte donc beaucoup sur les nouvelles technologies de la motoneige pour remettre l'engin au menu de l'écotourisme.

«Il y a des développements intéressants relativement au moteur à quatre temps», dit-il.

Actuellement, la plupart des motoneiges, comme les autres véhicules récréatifs, sont équipées de moteurs deux temps. Ces moteurs sont extrêmement polluants sur le plan des rejets d'hydrocarbures, puisque le tiers du carburant et de l'huile sont imbrûlés, et rejetés dans l'environnement.



ARCHIVES LE SOLEIL

Avec ses rejets polluants d'huile et de carburant non brûlés, la motoneige ne fait pas partie des activités écotouristiques, estime le ministre.

Les développements auxquels fait allusion M. Legendre sont de deux types: un moteur quatre temps (comme ceux des automobiles), et un moteur deux temps à injection semi-directe. Ce dernier réduit les rejets d'hydrocarbures de 50%, et diminue la consommation d'essence de 25%.

Dans un cas comme dans l'autre, même si la pollution par les hydrocarbures est réduite, les émissions de gaz carbonique restent toujours importantes.

À titre d'exemple, Bombardier offre ces deux technologies depuis quelques mois. Difficile de dire, pour l'instant, si les consommateurs opteront pour ces engins, qui coûtent entre 500 \$ et 1500 \$ de plus que la moyenne. «Mais les gens développent une conscience environnementale, affirme Marc Lacroix, porte-parole chez Bombardier. Et ils sont également intéressés au 25 % d'économie d'essence...»

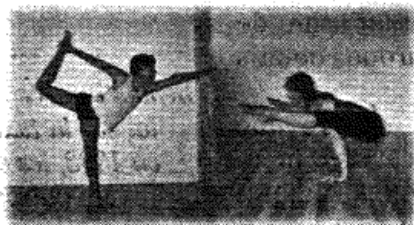
Le YOGA
énergétique et thérapeutique



«J'étais sceptique, je suis convaincue,
l'énergie est exceptionnelle.» Dre Lise Munger
«En sortant du cours de Xavier, je plane.»
Louise Jacques, avocate

Nouvelle session:
11 janvier

- ✓ Power Yoga
- ✓ Yoga Égyptien
- ✓ Yoga chinois
- ✓ Méditation
- ✓ Yogadanse



Certificats
cadeaux
de Noël
disponibles

Ouvert à l'année

Les sports motorisés

Les sports motorisés, tels que le ski nautique, la motomarine, la motoneige et les véhicules tout terrain, occasionnent un degré élevé de pollution et de dégradation de l'environnement. Ces activités entraînent une pollution sonore qui dérange autant la faune que les visiteurs. Les huiles et l'essence contaminent l'environnement et, dans le cas des activités nautiques motorisées, les vagues produites par les embarcations provoquent l'érosion des berges et perturbent les lieux de nidification des oiseaux aquatiques. Pour toutes ces raisons, les sports motorisés sont interdits dans les parcs.

Il est à noter que l'accès aux parcs par embarcation motorisée soulève les mêmes problèmes de pollution et de dérangement de la faune et des visiteurs. Cette manière d'accéder aux parcs doit donc faire l'objet d'un contrôle serré et n'être permise qu'aux débarcadères prévus à cette fin. Par ailleurs, l'atterrissage ou l'amerrissage d'aéronefs sont interdits dans les parcs, sauf dans certaines situations spéciales, après entente avec le directeur d'un parc. Dans le but d'éviter le survol aérien à basse altitude du territoire, il est entendu que l'administration d'un parc n'encourage pas les produits touristiques faisant appel à ce moyen de transport.

En ce qui concerne le cas particulier de la motoneige, la règle générale énoncée dans la Politique sur les parcs en 1982 et reprise en 1996 par le Cadre de référence sur l'utilisation de la motoneige dans les parcs québécois est que la motoneige est interdite dans les parcs.

L'utilisation de la motoneige peut être tolérée dans quelques rares circonstances, à deux fins bien précises. D'une part, elle peut être tolérée de façon exceptionnelle, comme véhicule récréatif sur des sentiers officiels existant avant la création du parc et servant de lien interrégional essentiel à la continuité du réseau de sentiers Trans-Québec. Cette tolérance est toutefois limitée et temporaire; les sentiers autorisés ne doivent pas être situés dans une zone de préservation ou de préservation extrême, et le droit de passage accordé pour un sentier déjà existant avant la création du parc est maintenu jusqu'à ce que soit identifié, à l'extérieur du parc, un tracé alternatif acceptable comme solution de rechange. Dans le cas des nouveaux parcs, un tracé alternatif doit être adopté le plus rapidement possible, dans un délai n'excédant pas trois ans après la création du parc.

D'autre part, la motoneige, comme d'autres véhicules motorisés, peut être employée comme véhicule de sécurité, aux fins de gestion ou de manière utilitaire pour le damage de sentiers ou le traçage de pistes. Elle peut également servir de véhicule de transport pour les bagages, la nourriture et le matériel de certains randonneurs, ou encore pour l'approvisionnement et le ravitaillement de chalets, de refuges et d'autres types d'hébergement. L'utilisation d'engins moins polluants doit toutefois être envisagée, lorsque cela est possible. La motoneige ne peut jamais être utilisée pour le transport individuel des visiteurs dans les parcs du Québec méridional.

- HOME
- ▶ JOB MARKET
- ▶ REAL ESTATE
- ▶ AUTOMOBILES

SEARCH [Go to Advanced Search/Archive](#)

GO TO **MEMBER CENTER** LOG OUT

Welcome, [bontigars](#)

- NEWS
- [International](#)
- [National](#)
- [Washington](#)
- [Campaigns](#)
- [Business](#)
- [Technology](#)
- [Science](#)
- [Health](#)
- [Sports](#)
- [New York Region](#)
- [Education](#)
- [Weather](#)
- [Obituaries](#)
- [NYT Front Page](#)
- [Corrections](#)

Put yourself in a better position.™

The New York Times **JobMarket** nytimes.com

- E-Mail This Article
- Printer-Friendly Format
- Most E-Mailed Articles
- Reprints

ARTICLE TOOLS SPONSORED BY **STARBUCKS.COM**

Report Concludes Snowmobile Ban Is Best for Parks

By KATHARINE Q. SEELYE

WASHINGTON, Jan. 30 — Last November, the Bush administration announced that new technology for snowmobiles had made the machines cleaner and quieter and that as a result it would allow them to continue to ply the snow-covered byways of Yellowstone and Grand Teton National Parks.

But even as the National Park Service made that announcement, it had completed an internal report, not made public, that concluded that banning the machines altogether was still the best way to protect the parks' air quality and wildlife and the health of visitors and employees, who often wear gas masks to protect themselves from snowmobile fumes.



Associated Press

Bison and snowmobilers shared a road in Yellowstone National Park this week. The park service is weighing new rules for snowmobile access.

- OPINION
- [Editorials/Op-Ed](#)
- [Readers' Opinions](#)

trip.com

>> CLICK HERE

- FEATURES
- [Arts](#)
- [Books](#)
- [Movies](#)
- [Travel](#)
- [NYC Guide](#)
- [Dining & Wine](#)
- [Home & Garden](#)
- [Fashion & Style](#)
- [Crossword/Games](#)
- [Cartoons](#)
- [Magazine](#)
- [Week in Review](#)
- [Multimedia/Photos](#)
- [College](#)
- [Learning Network](#)

Advertisement

Now get it all for less.

Minute Trips / air

Cheap Tickets

I thought they just had airfare

The National Park Service under the Clinton administration had concluded two years earlier that getting rid of snowmobiles was the only way to protect the park, and it approved a ban that was to begin this winter.

The Bush administration, under pressure from snowmobile manufacturers and rental outlets, reopened the matter, saying that newer machines would reduce noise and pollution. Despite the information in the internal report, which runs 300 pages, the administration is prepared to issue a final decision in March to allow the machines to continue buzzing through the parks and on the John D. Rockefeller Jr. Memorial Parkway, which links them.

The internal report is to be made public Feb. 24 as the park service moves toward its final decision, which is to be signed on March 24 by Karen Wade, regional director of the Intermountain Region of the National Park Service, in Denver. Although park officials said a final decision had not been reached, all previous statements and public documents indicate that the park service favors continuing to allow snowmobiles in the park under certain conditions.

TIMES NEWS TRACKER

Topics	Alerts
Yellowstone National Park	
Snowmobiles	
National Park Service	
Interior Department	
Create Your Own Manage Alerts Take a Tour	
Sign Up for Newsletters	

SHOP NYT STORE

- SERVICES
- [Archive](#)
- [Classifieds](#)
- [Book a Trip](#)
- [Personals](#)
- [Theater Tickets](#)
- [NYT Store **NEW**](#)
- [NYT Mobile](#)
- [E-Cards & More](#)
- [About NYTDigital](#)
- [Jobs at NYTDigital](#)
- [Online Media Kit](#)
- [Our Advertisers](#)

- MEMBER CENTER
- [Your Profile](#)
- [E-Mail Preferences](#)
- [News Tracker](#)

[Premium Account](#)

[Site Help](#)

[Privacy Policy](#)

NEWSPAPER

[Home Delivery](#)

[Customer Service](#)

[Electronic Edition](#)

[Media Kit](#)

[Community Affairs](#)

[Text Version](#)

Advertiser Links:

[Get 25](#)

[commission-free](#)

[trades from](#)

[Ameritrade.](#)

I thought they just had airfares.

Now they have everything!

cars, cruises
condo rentals ...

Plus save up to
70% on hotels. >>

A copy of the internal report was obtained by environmental groups through Montana's open records law.

In analyzing the environmental effects of snowmobiles, it said that phasing them out was the best way to reduce various pollutants that irritate people with respiratory ailments, help remove the haze that hovers around Old Faithful, protect wildlife from collisions and reduce noise.

The report also concluded that the economic effect of banning snowmobiles in the Yellowstone area would be "negligible to minor," contrary to concerns expressed by snowmobile companies.

John Sacklin, chief of planning for Yellowstone, said in an interview today that the environmental issues were only part of larger concerns that the park service considered when announcing its preferred alternative in November.

"In that report, we identified the environmentally preferred alternative and the agency preferred alternative, and those are two different things," Mr. Sacklin said. "The agency preferred alternative strikes a balance between all the environmental considerations and all the other considerations in working toward a direction for winter use in the parks."

Chief among the other considerations, he said, was a realization by the park service that cleaner, quieter machines were now available.

The plan, as the park service announced on Nov. 12, also the date of the internal report, is to limit snowmobiles in Yellowstone to 1,100 per day. On the busiest days, as many as 2,000 are in the park. On slower days, only a few hundred are there.

Mike Finley, the superintendent of Yellowstone in the Clinton administration and now president of the Turner Foundation, an environmental grant-making foundation based in Atlanta, said that the existence of the internal report showed that the administration's decision-making process on snowmobiles was "a sham."

"They're trying to re-cook the books but they can't re-cook the science," Mr. Finley said. "This is not based on science but on the politics of the red states," those that President Bush won in the 2000 election.

Mr. Sacklin of Yellowstone said the internal report was not made public because the park service realized that once it shared the document with other agencies, ordinary citizens could retrieve it under Montana's open records laws. The park service had planned to make the report public in February, he said.

Jon Catton of the Greater Yellowstone Coalition, one of the environmental groups that obtained the report, said he was surprised at Mr. Sacklin's explanation for not making it public earlier.

Photo: Theodore Roosevelt at Yellowstone Park, circa 1904



Price: \$195. [Learn More.](#)

DID YOU KNOW?

[The latest Mutual Funds](#)

[Report](#) is now available at NYTimes.com. The Times takes a look at the fourth quarter as well as where things may be headed in 2003.

[Click here](#) to read the report.

"The administration understands it has solid scientific information that it reached through its own studies that shows the damage that continuing snowmobiles will cause, and it knows that information won't be helpful to its push to keep snowmobiles in Yellowstone, so it's sitting on the information," Mr. Catton said. "Their own study says that keeping snowmobiles will be worse for the air quality, the wildlife and public health."

Eric Ruff, a spokesman for the Interior Department, said that environmental groups were playing politics with the report, noting that they had had the report for more than two months.

"They are trying to make this sound nefarious, and there is nothing nefarious about it."

SEARCH RESULTS FROM THE ARCHIVE

[TRAVEL ADVISORY: CORRESPONDENT'S REPORT; Snowmobiles in Parks: Limits, but Not a Ban](#) (September 29, 2002)

[National Briefing | Washington: Documents On Emission Standards Publicized](#) (September 26, 2002)

[Snowmobiling to Continue at 2 National Parks](#) (June 27, 2002)

[Snowmobile Letter Surprises E.P.A. Leader and Interior Chief](#) (May 3, 2002)

Find more results for [Yellowstone National Park](#) and [Snowmobiles](#) .

-  [E-Mail This Article](#)
-  [Printer-Friendly Format](#)
-  [Most E-Mailed Articles](#)
-  [Reprints](#)

ARTICLE TOOLS
SPONSORED BY 



Start the day informed with home delivery of The New York Times newspaper.
[Click Here](#) for 50% off.

[Home](#) | [Back to Washington](#) | [Search](#) | [Corrections](#) | [Help](#) | [Back to Top](#)

Put yourself in a better position.™

The New York Times 
nytimes.com

[Copyright 2003 The New York Times Company](#) | [Permissions](#) | [Privacy Policy](#)

BOMBARDIER NORDTRAC

L'activité principale de Nordtrac est la fabrication de motoneiges. La société fait partie du groupe Bombardier.

Distributeur Bombardier en France
et constructeur de la motoneige électrique:
Garage BUSATO
Zone d'Activités de Findrol - 74250 FILLINGES
téléphone : 04 50 36 22 11 - fax : 04 50 36 23 09
contact : Claude BUSATO

Electrolight

28 « Electrolight » construits à ce jour



Electrolight

66

Electrolight

Données constructeur



Type moteur

type électrique	EXCITATION SEPARÉE
puissance	7,5 kW
tension	60 V
constructeur	THRIGE

Type batteries

type	NICKEL CADMIUM
pois	102,5 kg
nombre	9
tension	60 V
capacité	100 Ah
constructeur	SAFT
prix	27 000 F, POSSIBILITE LOCATION 60 MOIS (LOCAM)

Type électronique de puissance

type	VARIATEUR PROGRAMMABLE
constructeur	CURTIS

Type de chargeur

type	EMBARQUE
constructeur	OPTELEC
prix	INCLUS

Renseignements administratifs

permis de conduire	NON
vignette	NON
carte grise	NON

Type de véhicule MOTONEIGE

Type d'usages TRANSPORT DE PERSONNES
OU DE MARCHANDISES

Caractéristiques principales

pois	charge utile	capacité
318 kg	-	2 places
vitesse maximum	dimensions	
25/45 km/h	L 2,65 m/l 1,13 m/H 1,20 m	
volume utile	autonomie	
-	20 à 23 km	

Prix HT.

69 000 F (HORS BATTERIES)

Aides financières

CONSULTER TABLEAU DES AIDES

Garanties constructeur

1 AN PIÈCES, MAIN-D'ŒUVRE ET DÉPLACEMENTS

Réseau de commercialisation

GARAGE BUSATO

Réseau de location longue durée

LOCAM/GRENOBLE

Réseau de service d'entretien

GARAGE BUSATO

67

Des motoneiges 2004 encore plus polluantes

Monsieur Sam Hamad
Ministre des Ressources naturelles,
de la Faune et des Parcs

Puisque la saison hivernale approche à grands pas, le dossier chaud des sentiers de motoneige traversant plusieurs parcs québécois ne manquera pas de retenir l'attention dans les mois à venir. Votre prédécesseur a préféré prolonger le moratoire autorisant le passage des motoneiges dans le parc national des Hautes-Gorges-de-la-Rivière-Malbaie, dans Charlevoix, craignant l'effet d'entraînement de l'interdiction, notamment sur le parc national du Mont-Orford, pollué par le bruit et les gaz d'échappement de ces engins depuis près de 30 ans. Il misait en outre sur les développements technologiques pour dénouer l'impasse. Or il s'avère que les émissions polluantes des nouvelles motoneiges ont augmenté entre 2002 et 2004!

Le *Los Angeles Times* du 4 septembre révèle que l'industrie de la motoneige a été incapable d'honorer ses engagements à réduire le vacarme et la puanteur 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 pour cent des émissions des nouvelles machines depuis deux ans. Les forces du marché poussent les motoneigistes à rechercher des machines toujours plus puissantes, si bien que la technologie à de la difficulté à suivre le rythme.

Pourtant, l'administration Bush avait renversé le projet de l'administration Clinton d'y interdire les motoneiges, suite aux poursuites judiciaires des fabricants, qui assuraient que les nouveaux moteurs à venir seraient moins bruyants et moins polluants. Mais la réalité est tout autre, car les

modèles testés, selon une méthode très conservatrice, ont tous échoué et n'arrivent pas à rencontrer les standards relatifs au bruit, aux émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures imbrûlés.

On ignore si les Rangers du parc Yellowstone pourront un jour se débarrasser de leurs masques à gaz... dans un endroit où seules des activités respectueuses des principes de l'écotourisme devraient être admises. D'ailleurs plus près de chez nous, lors des audiences des 6 et 7 décembre 2002 sur l'avenir du parc du Mont-Orford, l'ex-ministre responsable des parcs québécois, Richard Legendre, avouait après une longue hésitation, que la motoneige ne faisait pas partie de l'écotourisme. Le ministre a eu beaucoup de difficulté à justifier la présence d'un sentier de motoneige dans la partie Nord du parc du Mont-Orford, ce qui n'a pas manqué de divertir l'assistance...

N'est-il pas contradictoire que le gouvernement du Québec, principal promoteur et organisateur du Sommet Mondial de l'Écotourisme en mai 2002, tolère une forme aussi destructrice d'activité «pollutouristique» à l'intérieur de nos parcs, des milieux fragiles dont il est censé assurer la protection, et où il devrait prêcher par l'exemple?

L'harmonisation de la mission de conservation aux intérêts économiques et touristiques n'est possible que par la promotion d'activités de plein air non motorisées et aérobiques, à l'exemple du ski de fond et de la raquette. J'ai confiance, Monsieur Hamad, que le Québec prendra les devants sur ses voisins, pour une fois, et interdira prochainement le passage de tous les sentiers de motoneige à l'intérieur des parcs québécois.

Pierre Dépôt
Canton d'Orford

<http://www.latimes.com/news/nationworld/nation/la-na-snowmobiles4sep04,1,4446504.story>

THE NATION

New Snowmobiles Emit More Pollution in Tests

Vehicles now allowed at Yellowstone are dirtier than '02 models despite industry promises.

By Julie Cart
Times Staff Writer

September 4, 2003

A new generation of snowmobiles, approved for use in Yellowstone National Park after being promoted as cleaner and quieter, emit more pollution than models produced two years ago, according to test data from the Environmental Protection Agency.

The controversial decision to allow snowmobiles in Yellowstone was based on industry promises that models with new engines would produce less pollution to foul the air and water in the nation's oldest national park.

But recent tests on the 2004 models show that the machines produce from 40% to 213% more emissions than 2002 models.

Officials from the Department of the Interior and Yellowstone will meet with industry leaders in Washington on Friday to discuss the implications of the findings and their potential impact on the park's decision to reverse a Clinton-era decision to ban the machines.

The Bush administration's move to reverse the snowmobile ban in Yellowstone and neighboring Grand Teton National Park was predicated on assurances from manufacturers that new technology would produce models that would reduce harmful emissions and run more quietly.

"We started this all in good faith," said Yellowstone spokeswoman Marsha Karle. "We based our decision on the fact that the machines would continue to be cleaner and quieter and the industry would work toward that end."

advertisement



The tests on different types of Polaris and Arctic Cat snowmobiles measured emissions of carbon monoxide and hydrocarbons. Of the three models tested, one didn't pass the emissions standards set by the park and another failed to operate within permissible noise levels.

Measured by another, more conservative method, none of the new machines met the park's standards.

It is not clear which of the two measurements the park will use when certifying snowmobiles for use in Yellowstone, but a park service official said Wednesday that the stricter standard could be enforced more efficiently.

In addition, none of the new machines came close to bettering the emission levels of the 2002 models. By one measure, the latest model produced more than double the hydrocarbons.

"So, when they say 'cleaner and quieter,' you wonder, 'In relation to what?' " said Jon Catton, a Montana conservationist who has lobbied for the snowmobile ban, which was to have taken effect last winter.

A spokesman for Minnesota-based Polaris Industries, the world's largest snowmobile manufacturer, would not comment. Officials with Arctic Cat Inc., also based in Minnesota, could not be reached.

Snowmobile manufacturers have lobbied hard to allow the machines in the park, even after 10 years of scientific and public health studies repeatedly concluded that the vehicles were a threat to the park's air and water quality as well as the health of employees and the public. By far the most popular form of winter recreation in the parks, 69,000 snowmobiles entered the parks last year from gates in Wyoming and Montana.

Park rangers in some areas of Yellowstone wear respirators and hearing protection to counter the machines' emissions and high-pitched whine.

In its decision to overturn the ban, the park service relied heavily on vows by manufacturers to produce a new generation of snowmobiles. In the final rule, then-regional director Karen Wade wrote that "the [National Park Service] fully expects, and the industry has stated that, technological improvements will continue and that snowmobiles entering the parks will be even cleaner and quieter."

Kym Hall, who oversaw aspects of the snowmobile ban for the National Park Service in Washington, said market forces, not technology, might account for the lack of progress toward cleaner machines.

Many snowmobilers prefer the more powerful machines — which tend to be noisier and more polluting and would not be allowed in the parks.

"Yellowstone is a small part of the snowmobile market," Hall said. "If they produce a four-stroke machine that is not as powerful, there is a distinct possibility there won't be a market. They may have the technology to build it, but not the market to sell it."

Roger Kennedy, park service director under Clinton when the ban was put in place, said industry, not

science, has driven the Bush administration decision.

"The important truth is that when you believe you have an administration captive to your economic interest, you will press your advantage. This is what you get," he said.

Hundreds of studies by both federal and independent agencies have concluded that snowmobiles adversely affect the park. As the park service made its decision to allow the machines, its own 330-page report concluded that the best way to protect the air quality and wildlife was to maintain the ban.

If you want other stories on this topic, search the Archives at [latimes.com/archives](https://www.latimes.com/archives).

Source: Coalition of Concerned National Park Service Retirees

Posted by: [Campaign to Protect America's Lands](#) - [archive](#)

Posted on: Apr 15, 2004 @ 8:04 am

**Leaked Administration Documents Show
Supposedly "Quiet" Snowmobiles Loud Enough
to Damage Hearing in Yellowstone**

**New Data Undercuts Case for Re-introduction
of Snowmobiles in Yellowstone National Park;
The Bush Administration Knew As Early As January
But Has Said Nothing Publicly.**

WASHINGTON, D.C.///April 15, 2004///New models of four-stroke snowmobiles --touted as "quieter" by the Bush Administration and supposedly suitable for use in the winter stillness of Yellowstone National Park -- are in fact nearly as noisy as the old two-stroke machines. The snowmobiles also are loud enough to damage hearing, according to internal Administration documents obtained, and released today, by the Coalition of Concerned National Park Service Retirees, a group of 230 retired employees and senior leaders of the National Park Service.

According to a January 27, 2004, Yellowstone staff meeting report (available at <http://www.hastingsgroup.com/yellowstonestaff.pdf>), Yellowstone officials tested noise from four-stroke snowmobiles that were certified as "best available technology" and approved for use in Yellowstone under the Interior Department's controversial policy. The minutes from the January meeting at Yellowstone show the park's safety officer informing other senior staff that based on the tests of four-stroke snowmobiles: "Four-stroke snowmobiles are almost as loud as two-stroke snowmobiles for the operator."

The four-stroke snowmobile test results, finalized in a so-far-unreleased March study conducted for the National Park Service, show that 18 out of 20 snowmobile tests generated peak noise levels in excess of 100 decibels, far over Yellowstone's new snowmobile noise standard, which promised to reduce snowmobile noise "at full throttle to no more than 73 decibels."

The recorded sound level for 18 of the 20 snowmobiles is louder than a pneumatic drill and many times noisier than outboard motors or busy traffic. The key data chart from the unreleased March report is available at <http://www.hastingsgroup.com/marchchart.pdf>. The March report revealed average noise levels experienced by snowmobile riders over several hours. Some averages approached unsafe levels. Maximum noise levels were clearly unsafe and triggered a warning to park workers.

An employee newsletter distributed by the Yellowstone Park's Safety Office cautioned that the noise levels were "extremely loud" and "hearing protection (ear plugs) is required when exposed to noise above 85 decibels." (The Safety Office document may be viewed online at <http://www.hastingsgroup.com>.

[com/safetyoffice.pdf](http://www.nps.gov/safetyoffice.pdf).) The National Park Service promptly cautioned employees riding the machines to wear earplugs. However, visitors to the Park who are also riding these machines have not received any such warning.

The Administration has said nothing about the much higher-than-expected noise findings publicly or in court. Instead, it continues to maintain that new four-stroke technology has solved the problem in Yellowstone of visitors who want to escape snowmobile noise while trying to enjoy the more subtle sounds of geysers and mud pots.

"We are releasing these documents today because the American people are being misled about efforts to restore quiet to their first national park," said Bill Wade, coordinator of the Coalition of Concerned National Park Service Retirees. "Instead of being candid with the public, this Administration continues to suppress or misrepresent information in order to benefit the snowmobile industry. Snowmobiles loud enough to make earplugs necessary have no place in a national park where the emphasis is supposed to be on preserving the natural quiet."

Under court order in December, the Park Service began implementing a snowmobile phase-out this past winter. With dramatically reduced snowmobile numbers, Yellowstone's air pollution also dropped dramatically. But noise remains a problem even with low daily snowmobile entries into the Park--fewer than 400 on average, as opposed to the 950 daily snowmobile entries the Administration wants to allow.

"The benefits of ending snowmobile use in Yellowstone have now been measured in terms of visitors and employees actually breathing cleaner air," said Rick Smith, a retired 31-year veteran of the National Park Service who worked in Yellowstone. "At the same time, we see that remaining snowmobiles, far from being 'quiet,' are nearly as noisy as the two-stroke snowmobiles that have compromised the enjoyment of Yellowstone visitors for two decades. What this tells us is that snowmobiles still don't belong in Yellowstone."

The results of Yellowstone's air and noise monitoring are consistent with conclusions reached independently by the National Park Service and the Environmental Protection Agency. Both agencies determined that fully phasing out snowmobile use while providing public access on snowcoaches "yields the lowest levels of impacts to air quality, water quality, natural quiet and wildlife."

The Yellowstone documents again reflect the Administration not sharing the truth with the American people about conditions in their national parks. Just last month, the Interior Department was widely criticized for encouraging national park managers to make cuts in visitor services and then hide the cuts from the public. The earlier internal NPS documents also were released to the public by the Coalition of Concerned National Park Service Retirees. For more information about those documents, go to <http://www.hastingsgroup.com/npsretirees.html> on the Web.

-###- CONTACT: Bill Wade, 520-444-3973, or Christine Kraly, (703) 276-3258 or ckraly@hastingsgroup.com

Boat engine ban reduces pollution

September 13, 2004

 [Print](#)  [Email](#)

Officials: 2-stroke ban makes difference

By Gregory Crofton

Tribune staff writer

Lake Tahoe has experienced an 80 to 90 percent reduction in the level of burned and unburned gasoline products in its water since carbureted two-stroke engines were banned in 1999, water quality officials say.

"As much as it was difficult to replace fleets of jet skis, it was well worth it," said Rita Whitney, a hydrologist for the Tahoe Regional Planning Agency. "I want people to know their hardship paid off in terms of conclusive data that shows a definite reduction in loading of gasoline products to the lake."

The ban was instituted by the Governing Board of the TRPA, a bistate organization established to protect the lake. The board voted in favor of the engine ban after it reviewed data that estimated each day of the boating season resulted in carbureted two-stroke engines releasing 770 gallons of fuel into the lake.

The large decrease in the amount of gasoline products in Lake Tahoe is safer for residents who rely on the lake as a source for drinking water and healthier for fish and wildlife, Whitney said.

Most of the people who drink lake water live on the Nevada side of the basin. At one point prior to the ban, residents on Elks Point, near Round Hill, tasted a turpentine-like flavor in their water. It turns out the gasoline additive MTBE had tainted their drinking water supply.

"The state health department had Elks Point shut down the intake and drill a well," Whitney said.

Because four-stroke engines are more expensive than two-strokes, the engine ban had an economic impact on businesses and boat owners. A



[Click to Enlarge](#)

Jim Grant/Tahoe Daily Tribune Water quality in Lake Tahoe has improved since the four stroke engine law was ordered by TRPA.






ADVERTISEMENT



[Michael Hohl](#)

[VIEW FULL AD](#)

More From News

-  [Sidewalk, path for South Shore](#)
-  [Group nets cash for school sports](#)
-  [City to consider Sierra Shores time-share plan](#)
-  [Nonprofit secures first affordable home](#)
-  [School district makes second tax attempt](#)

fear prior to the ban was that the extra cost would force boat and wave runner rental shops to shut down. That fear was unfounded, said Julie Regan, TRPA communications director, because no businesses ended up closing.

- ▣ [No death penalty in Roberson case](#)
- ▣ [Declining enrollment continues for LTUSD](#)
- ▣ [Ski areas prepare for winter](#)

Ron Williams, owner of Ski Run Boat Company, which rents boats and wave runners at Ski Run and Tahoe Keys marinas, said the ban forced him to spend \$302,000 to purchase 36 four-stroke Yamaha WaveRunners.

"We of course abided by the law and changed all our motors from two-stroke to four-stroke," Williams said. "But we weren't able to raise (rental) prices to reflect the increase in cost. I don't think the consumers would have stomached that."

Williams said he is glad to hear the lake is healthier, but he added that he hasn't noticed any change in water quality.

"I thought any gasoline vapors emitted into the lake dissipated in 72 hours, so I don't know," Williams said. "All I know is I'm glad to be living in a beautiful place and have a beautiful place to recreate in."

Research done at the request of the TRPA determined that fuel, burned and unburned, being released into the lake does have long-term impacts.

"Particles from the burned fuel were attaching to fine sediment and other particles in the lake and going to the bottom," Regan said. "Part of the problem was also MTBE. We know from its impacts on the water supply at South Shore that it doesn't evaporate or dissipate."

Even with the ban, gasoline products still end up in the lake. A carbureted two-stroke dumps about 30 percent of its fuel into the water. Four-stroke and fuel-injected two strokes, which are the type of engines allowed on the lake, release between 1 and 2 percent, Whitney said.

The agency often gets calls from other areas in the country asking what it took to get the two-stroke ban implemented. Recently calls came from Benicia and Contra Costa County.

"I tell them it is a matter of having good, solid sampling data," Whitney said. "You couldn't argue with the data, the fact that the concentrations were definitely at a level of concern. The follow-up data is even more important. It showed us that, yes indeed, carbureted two-strokes were the nastiest of the engines."

The TRPA outfits its watercraft enforcement boat with a direct injection two-stroke engine to show boaters that the ban does not include all two-stroke engines, only carbureted ones.

The agency has a deal with Evinrude, a boat engine manufacturer, that allows the TRPA to use its latest fuel-injected, two-stroke engine. The agency is scheduled to receive Evinrude's 2005 E-TEC engine, its most environmentally friendly and powerful model to date, this fall.

According to Evinrude, the engine releases no unburned oil-gas into the water and burns all the oil put in the engine, which eliminates the need to recycle oil.

"It's a whole new technology based on the two-stroke," said David Thompson, director of communications for Bombardier Recreational Products, which manufactures Evinrude engines. "E-TEC is our response to the market. As society moved forward, people wanted cleaner engines, quieter engines and more fuel-efficient engines."