

Polluer pour le plaisir ?

Mémoire présenté dans le cadre de la
Consultation publique sur les véhicules hors route
(Quad et motoneige)
Du ministère des Transports du Québec

Par le
Comité pour la qualité de vie et l'environnement
de Saint-Jean-Baptiste

19 juin 2005

D'abord merci de nous permettre de participer à cette consultation.

Ce document présente d'abord notre comité. En deuxième lieu, il traite de la question fondamentale à laquelle cette consultation devrait répondre. Il établit ensuite les principes devant guider la tolérance à accorder aux VHR. Il soulève, quatrièmement, la question de la crédibilité du présent processus avant de répondre plus directement, en dernière partie, aux questions posées dans le document de réflexion produit par le ministère pour cette consultation.

Le Comité pour la qualité de vie et l'environnement de Saint-Jean-Baptiste

Le Comité pour la qualité de vie et l'environnement est composé des citoyens de Saint-Jean-Baptiste de Rouville qui se sont regroupés pour défendre leurs droits à un milieu de vie paisible.

Deux problématiques principales sont à l'origine de sa création. D'une part, une piste de VTT (quads) a été mise en place il y a trois ans sur plusieurs segments de quelques centaines de mètres (totalisant 1,3 km) sur l'un de nos rangs. Les quads passaient donc très près (souvent à moins de 10 mètres) des résidences situées en bordure de ce rang. D'autre part, la pratique de VTT et de moto-cross hors piste est courante chez nous, principalement sur les rangs situés au pied du Mont Saint-Hilaire et dans les sablières qui le bordent.

Précisons que nous étions presque tous résidents bien AVANT l'arrivée des VTT. Pour certains de nos membres, l'absence de pistes avait même été un des facteurs du choix de leur propriété. Or, ces pratiques se sont installées sans que nous soyons consultés et affectent maintenant, été comme hiver, la qualité de nos vies.

La question fondamentale

Le document de réflexion fait œuvre utile en brochant un tableau de la réglementation existante, particulièrement en matière de transports. Il témoigne bien de la multiplicité des organismes en cause et donc de la complexité d'une intervention efficace des citoyens affectés.

Il présente toutefois certaines lacunes. La principale est de ne pas poser la question fondamentale de ce débat :

1. Doit-on encourager la pratique d'activités récréatives polluantes et souvent dangereuses pour la santé ?

A l'heure où personne ne songerait plus à « encourager » l'utilisation de l'automobile, qui est pourtant indispensable au fonctionnement de nos sociétés et qui a des retombées économiques considérablement plus importantes, pourquoi ne pose-t-on pas la question en ce qui a trait aux loisirs motorisés, une activité presque exclusivement récréative (et donc facultative) et proportionnellement encore plus polluante. De là notre titre.

Il faut au contraire :

a) Encourager ses alternatives c'est-à-dire :

- La pratique d'activités récréotouristiques saines tant pour ceux qui les pratiquent que pour les communautés qui les accueillent. Randonnée (trekking), escalade,

équitation, cyclisme incluant le vélo tout terrain, raquette, ski de randonnée, etc., les choix sont nombreux. La pratique de ces activités est toutefois souvent incompatible avec celle des motorisés récréatifs. Par exemple, chez-nous, un ranch d'équitation s'apprête à fermer ses portes à cause des risques que présentent pour ses utilisateurs la pratique, souvent illégale, de quads et de moto-cross sur les routes et sentiers utilisés. Il y a donc des choix à faire et, lorsque c'est le cas, il faut donner priorité aux activités non motorisées. À une époque où c'est plutôt l'écotourisme qui connaît, particulièrement en Europe, une croissance phénoménale, le Québec ferait-il le bon choix en misant sur le loisir motorisé ?

- Le développement d'équipements non polluants. Le Québec a innové en matière de développement de véhicules récréatifs. Pourquoi ne pourrait-il continuer à le faire dans le respect de l'environnement et générer du même coup un apport économique substantiel par la modification ou le remplacement des véhicules existants ? La survie même de cette industrie en dépend : si elle ne prend pas rapidement le virage vers des équipements silencieux et peu polluants, son marché est condamné à diminuer. Il faut donc agir, à la fois par des mesures incitatives et par des mesures coercitives pour favoriser cette évolution.

b) Éduquer et informer sur les risques et les impacts négatifs de ces équipements. L'Association médicale mondiale¹ recommande : d'« *Informer les jeunes gens des risques qu'il y a à céder au culte du bruit (drogue acoustique): motos, sonos, concerts rock, discothèques, baladeurs, etc.* » et « d'Inciter les pouvoirs publics à introduire à tous les niveaux de scolarité un programme traitant de la prévention et de l'élimination de la pollution par le bruit ». Beaucoup de jeunes se disent préoccupés de l'environnement mais plusieurs n'ont pas encore pris conscience de l'effet polluant du bruit ainsi que des autres impacts environnementaux des équipements avec lesquels ils s'amuse. Parallèlement, les problèmes liés à l'obésité et à l'inactivité physique se multiplient. Il faut donc une plus grande sensibilisation, à la fois via le système scolaire et par des campagnes d'information, à cette problématique environnementale comme, de façon plus générale, à l'importance du civisme².

Nous avons pu constater, dans notre milieu, à quel point la population est irritée par le bruit des véhicules. En fait, mis à part les adeptes de loisirs motorisés, presque tous les citoyens avec qui nous avons eu des contacts nous ont indiqué être exaspérés par le bruit, avoir atteint ou dépassé leur seuil de tolérance. Il s'agit clairement d'une large majorité de la population, une majorité encore silencieuse (c'est le cas de le dire...), mais une majorité tout de même, que nos gouvernements ne devraient pas sous-estimer. Comme le dit l'Organisation Mondiale de la Santé³, le bruit est clairement une des premières nuisances des pays industrialisés⁴.

Les principes de cohabitation

Si on ne doit pas encourager ces activités récréatives motorisées, peut-on les tolérer? Il y a maintenant un parc important de ces équipements et l'on ne peut changer les façons de faire du jour au lendemain. Il faudra donc en **aménager la pratique**.

Nous traiterons plus loin, dans la section de réponse aux questions, des modalités d'aménagement. Toutefois, avant de discuter des modalités, il faut d'abord en établir les principes.

Nous proposons :

- d'abord **la primauté du droit à la jouissance paisible**. La Charte des droits et libertés de la personne du Québec reconnaît, à l'article 6, le droit des personnes à la jouissance **PAISIBLE** de ses biens et à (article 7) l'inviolabilité de sa demeure. Le « droit de

s'amuser » qu'invoquent régulièrement les utilisateurs de VHR quand on leur fait part d'une nuisance tient plutôt du privilège. Là où le droit à la « jouissance paisible » et le privilège de s'amuser entrent en conflit, la balance doit pencher pour le droit.⁵

Du principe de jouissance paisible découle pour nous :

- le droit des riverains **d'être systématiquement consultés** sur la mise en place d'équipements récréatifs bruyants. Or, un propriétaire de terre (souvent non résident) peut permettre l'établissement d'une piste sans consulter ses voisins et un corps municipal ou régional peut autoriser leur circulation sans en aviser spécifiquement les citoyens dont le droit de jouissance paisible sera directement affecté.
- un besoin **de rationalisation des pistes**. Jusqu'ici, leur développement a largement été laissé aux adeptes eux-mêmes, qui étaient même subventionnés pour le faire. Les propriétaires de terres et les autorités locales avaient donc l'odieuse de refuser un droit de passage à leurs concitoyens, ce qui a mené à une multiplication des pistes dans presque chaque village du Québec. Il faut inverser la démarche : les autorités publiques doivent revoir le réseau de pistes et en limiter le nombre, en priorisant quelques grands axes de récréotourisme plutôt que des pistes de circulation locale et régionale et en s'assurant du respect du droit à la jouissance paisible, particulièrement en zones résidentielles ou agricoles. Une fois cette planification faite, les fédérations pourront négocier les autorisations et faire les aménagements nécessaires pour les mettre en œuvre.
- **L'application stricte des règles existantes.** Il y a déjà des règles sur les silencieux modifiés ou sur la circulation de ces véhicules hors pistes. Pourtant, selon nos observations, la majorité des quads qui circulent sont très bruyants et, dans nos campagnes, vous croisez quasiment chaque jour des quads circulant illégalement sur les routes. Ces règles semblent donc prises à la légère par une bonne partie des adeptes et même, parfois, par les autorités qui doivent les appliquer, qui n'interviennent que de façon ponctuelle, avec des moyens limités. Si le gouvernement veut maintenir l'apport économique des VHR, **il devra être prêt à en accepter les coûts** et donc à contrôler strictement les contrevenants. Le rôle des clubs est ici important ; ils doivent éduquer et policer les amateurs, sinon c'est toute la pratique de ces activités qui finira par être compromise.
- Tel que présenté plus haut: **la priorité à accorder aux activités récréatives non motorisées**, qui devraient notamment bénéficier d'une priorité claire sur les terres publiques.

La crédibilité de la consultation

Bien que nous croyions qu'il fasse partie de nos responsabilités de citoyens de participer au présent exercice, plusieurs éléments nous amènent à douter de sa crédibilité, notamment que :

- Le document de réflexion insiste lourdement sur l'apport économique positif des VHR, dont il dit qu'ils constituent un « levier (?) de développement économique important dans plusieurs régions » et qu'ils auraient même des « impératifs (?) touristiques ». Leur impact négatif est pour sa part fort peu documenté. À l'heure de Kyoto, combien de dizaines voire de centaines de millions de litres d'essence utilisent les 450000 VHR du Québec, dont une forte proportion sont encore des moteurs deux temps ? Quelle est la part du carburant dans les « dépenses liées à la pratique récréotouristique » dont on nous dit tant de bien ? Quels sont les coûts liés à la santé, non seulement pour l'hospitalisation de leurs amateurs (les 20 000 jours d'hospitalisation qui ont eu lieu en

trois ans), mais aussi pour leurs absences du travail et les handicaps (dont la surdité) qui en résultent ? À combien évalue-t-on la vie des 60 personnes décédées par an ? Quel est le coût des maladies pulmonaires auxquelles ils contribuent ? Quel est le coût de leur réglementation par les divers niveaux de gouvernement, incluant les frais juridiques engagés ou à venir ? Combien faudrait-il de policiers pour encadrer correctement leurs activités et mettre fin aux infractions actuellement très courantes ? À quel prix ? Quel est leur part de l'apport touristique par région ? Quel est l'apport perdu par les activités auxquelles ils nuisent, comme le cas du ranch d'équitation cité plus haut ou toute autre activité récréative, agricole ou résidentielle qui nécessite un contexte paisible ? Bref, si l'on veut utiliser l'argument économique, il faut en faire un véritable bilan. Or, à ce sujet, le document qui sert de base à cette consultation est partiel, sinon partial.

- Inversement, le texte de réflexion documente peu la problématique du bruit, qui est pourtant l'un des principaux facteurs à l'origine du jugement Langlois, du moratoire et de la présente consultation. Il est, entre autres, étonnant qu'on n'y retrouve pas ce qui se fait de mieux ailleurs dans ce domaine⁶. Par exemple, en Europe⁷, on établit des niveaux maximums de bruits variant selon le zonage et la période de la journée (distinguant le jour (de 7 à 19 heures), le soir (de 19 à 23 heures) et la nuit ainsi que de cartes de bruit, permettant aux résidents éventuels de connaître les sources de bruit du milieu où ils songent s'implanter. En France, il y a aussi un plan gouvernemental de lutte contre le bruit prévoyant des sanctions pénales pour ce type de nuisance⁸, etc.
- La consultation se fasse sous l'égide du ministère des Transports alors que c'est du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs que relève la réglementation du bruit et au moment même où un autre ministère, celui de la Santé et des Services sociaux, étudie de son côté⁹ la pertinence du développement d'une politique publique de lutte au bruit. Il semblerait pourtant essentiel que ces ministères soient étroitement associés à la démarche.

Tout cela nous fait craindre qu'indépendamment de cette consultation, le gouvernement ait déjà pris partie pour les adeptes de VHR et que ce processus ne serve qu'à légitimer les mesures qu'il souhaite prendre en ce sens.

Dans les pages qui viennent, nous aborderons plus spécifiquement les mesures qui devraient être introduites. Nous serons aussi présents aux consultations de Saint-Jean-sur-Richelieu, le 28 juin afin de répondre à vos questions.

Les modalités de la réglementation

2.1 Quels pourraient être les critères à observer lors de l'aménagement des sentiers pour assurer le respect des riverains, notamment quant aux distances à respecter et aux mesures d'atténuation des inconvénients à mettre en place?

Plusieurs moyens peuvent être utilisés pour contrôler la nuisance. Ils incluent des normes en termes de :

- distance
- niveau de bruit émis
- vitesse
- heures de circulation

La distance

Dans le cas de l'aménagement des pistes, la réglementation de la distance semble le moyen le plus efficace de limiter la nuisance.

Toutefois, tant que le niveau de bruit émis par les équipements ne sera pas réduit, cette distance devra être grande. Nous suggérons 500 mètres qui est la distance minimale pour que le bruit engendré par un moteur de motorisé (qui respecte les règlements sur la vitesse et les systèmes d'échappement) ne perturbe pas le sommeil et la tranquillité des gens à l'**intérieur** de leurs maisons. Cette règle devrait s'appliquer tant pour la circulation hors route que pour la partie des pistes situées sur les routes.

Des distances inférieures pourraient être autorisées si tous les résidents à l'intérieur du périmètre en ont donné librement l'autorisation écrite.

Le niveau de bruit émis

La question ne porte que sur l'aménagement des pistes. Or celles-ci ne constituent qu'une partie du problème puisqu'une bonne partie de l'utilisation des VHR se fait hors piste. L'intervention doit donc être plus large et inclure d'autres outils d'intervention, comme le niveau maximal de bruit.

Ainsi, un niveau maximal de bruit émis devrait être fixé selon un calendrier prévoyant une diminution progressive, chaque année, afin de favoriser l'amélioration et le remplacement des équipements. Plusieurs organismes s'intéressent aux niveaux de bruit acceptables, par exemple l'Organisation mondiale de la santé et l'Organisation internationale de normalisation. Les normes québécoises devraient reposer sur un inventaire des recherches existantes.

La vitesse

La réduction de la vitesse contribue non seulement à la diminution de la nuisance mais aussi à la sécurité. Il doit donc y avoir des limites maximales qui tiennent compte à la fois du

	<p>voisinage, des conditions de la piste et de l'heure. De même, la puissance maximale des véhicules mis en vente devrait être limitée.</p> <p>Il faut aussi s'assurer que ces règles seront respectées et donc que les ressources humaines et les équipements nécessaires seront mis en place.</p>
2.2 Certaines règles de circulation de VHR devraient-elles être envisagées afin de diminuer les irritants pour les riverains, comme une interdiction de circuler pendant la nuit sur tous les sentiers?	<p>Le fait que cette circulation n'ait pas été, a priori, interdite la nuit est une aberration, qui a malheureusement avivé les tensions entre riverains et adeptes.</p> <p>Nous estimons que la circulation devrait être interdite partout entre 20h00 et 8h00. Dans les cas où la limite de distance demeurerait inférieure à 500 mètres, elle devrait être limitée à la période entre 9h00 et 17h00.</p> <p>Des exceptions pourraient être envisagées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • pour des événements ponctuels, dans la mesure où tous les riverains inclus dans la zone où le bruit des VHR est perceptible ont donné leur autorisation écrite. • dans les secteurs non habités.
2.3 Les MRC ou les CRÉ pourraient-elles exercer un rôle accru de coordination et d'harmonisation en matière d'aménagement des sentiers de VHR et de réglementation municipale, notamment par le biais de tables de concertation régionales ? Si oui, comment?	<p>L'ensemble du réseau de pistes devrait être revu, d'abord au niveau provincial. Comme nous l'indiquons, c'est la contribution des VHR au tourisme et donc aux séjours hors régions et particulièrement en régions plus éloignées, où leur apport touristique est le plus nécessaire, qui doit être privilégié et non la circulation locale et régionale, qui génère à la fois beaucoup d'inconvénients et peu d'apport.</p> <p>Dans les cas où il serait décidé qu'une région doit disposer d'une piste, son tracé devrait être planifié par une table de concertation dans le respect des principes d'aménagement du territoire, qui veillent à la compatibilité des usages présents dans chaque zone.</p>
2.4 Les MRC et les municipalités locales ont-elles les outils nécessaires pour gérer correctement la pratique des VHR sur leur territoire?	Cette gestion doit s'inscrire dans un cadre plus global, qui inclut une planification d'ensemble des tracés ainsi que des règles minimales au niveau provincial, notamment en termes de distance, d'heures de circulation et de consultation des riverains.
2.5 La permanence du réseau est-elle souhaitable?	Si le réseau est rationalisé et situé là où il ne constitue pas une nuisance, les ressources qui sont actuellement mises au service du développement d'une véritable toile de pistes pourront être concentrées sur ces axes prioritaires et assurer ainsi une meilleure permanence du réseau.
2.6 Quelles mesures permettraient d'assurer l'accessibilité aux terres et de valoriser la participation du milieu agricole, sans remettre en question l'octroi des droits de passage?	Un réseau rationalisé limitera les problèmes d'accessibilité.
2.7 Pourrait-on utiliser, de façon plus généralisée, les emprises des installations de transport d'électricité d'Hydro-Québec pour y aménager des sentiers pour les VHR?	Cela fait partie des mesures à envisager dans une perspective de rationalisation du réseau.
2.8 Que devrait-on faire pour minimiser les impacts fauniques de la circulation des VHR dans les territoires et habitats	Tel que mentionné plus avant :

fauniques?	<ul style="list-style-type: none"> • donner priorité aux activités non motorisées, particulièrement sur les terres publiques ; • rationaliser le réseau pour mettre l'accent sur un nombre restreint de pistes représentant un véritable apport touristique.
3.1 Quelles mesures permettraient de diminuer le bruit et les odeurs liés à la circulation des VHR?	L'instauration de normes pour les véhicules existants et mis en vente : des exigences décroissant chaque année en termes de niveaux de bruit et d'émissions polluantes et des moyens d'en vérifier systématiquement le respect.
3.2 La réglementation adoptée en décembre 2004 a-t-elle permis d'assurer une meilleure qualité de vie pour les citoyens résidant ou séjournant à proximité des sentiers de VHR?	<p>C'est un premier pas, bien tardif, dans la bonne direction. Toutefois, il y a eu bien peu d'information faite sur son adoption, comme sur les autres règles existantes.</p> <p>Par exemple, de nombreux adeptes prennent pour acquis qu'ils peuvent se promener sur n'importe quelle route rurale, particulièrement si elle n'est pas asphaltée, ou même qu'ils peuvent circuler librement dans les carrières ou sur d'autres propriétés privées. Ils sont même tout joyeux de dire aux riverains : c'est ici qu'on fait du VTT ?</p> <p>Le gouvernement doit donc jouer un rôle accru d'information.</p>
3.3 Quels moyens permettraient de mieux apprécier la perception par les citoyens des impacts sonores de la circulation des VHR?	Il ne doit pas y avoir d'impacts. En fonction de la règle de la <u>primauté du droit à la jouissance paisible</u> , lorsque des citoyens se plaignent d'un impact quelconque, des mesures d'atténuation ou de déplacement doivent être entreprises.
3.4 Comment peut-on encadrer différemment les comportements des utilisateurs dans les zones les plus sensibles?	<p>Chaque piste doit faire l'objet d'une surveillance constante, couplée à des moyens de vérification et de sanctions appropriés. L'autorité publique qui l'a autorisée devrait assumer ces coûts, ou les faire assumer par la fédération, ce qui contribuerait à la rationalisation du réseau.</p> <p>Hors piste, la surveillance et les sanctions doivent être considérablement accrues. Une sensibilisation des forces policières est nécessaire. Celles-ci doivent aussi être outillées convenablement pour faire leur travail ; au besoin, il faudra même envisager la formation de polices spécialisées.</p> <p>Dans les cas où une Fédération n'obtient pas un respect intégral des règles sur ses pistes, elle pourrait elle-même s'exposer à des sanctions.</p>
3.5 Quelles sont les évolutions technologiques qui permettraient d'améliorer la performance des véhicules en terme de protection de l'environnement?	<p>Des mesures restrictives sur les niveaux d'émission de bruit, de polluants et sur la puissance des moteurs sont un moyen nécessaire pour mener à cette évolution.</p> <p>Des mesures incitatives sont aussi à envisager. Par exemple, le Québec, pionnier du VHR, pourrait parrainer chaque année un symposium international public : « VHR et environnement : évolution et état des lieux ».</p>
4.1 Y aurait-il lieu d'encadrer différemment la circulation des VHR sur les chemins publics, notamment en révisant les	La circulation sur les chemins publics doit respecter les mêmes règles de distance que celles des pistes. Elle doit être très limitée et ne pouvoir, en aucun cas, être composée de plusieurs

distances maximales permises?	sections non consécutives sur un même chemin.
4.2 Y aurait-il lieu de revoir les pouvoirs réglementaires autorisant la circulation des VHR sur les chemins publics et le mécanisme d'approbation des règlements municipaux par le ministre des Transports?	<p>Oui, car il y a actuellement confusion totale. Chez nous, on nous a renvoyé de la municipalité au ministère des Transports jusqu'à ce que le député mette toutes les parties en présence. On a alors découvert que personne, finalement, n'avait autorisé la piste...</p> <p>Chaque piste devrait être étudiée par une table de concertation où le ministère et les riverains seraient présents.</p>
4.3 Y aurait-il lieu de prévoir un meilleur encadrement des locataires de VHR, incluant la formation?	Tous les utilisateurs de VHR devraient être formés. Ils doivent particulièrement être sensibilisés aux questions relatives à la nuisance.
4.4 Y aurait-il lieu d'adapter les règles existantes aux particularités des régions où les VHR sont principalement utilisés comme mode de transport ou pour des activités traditionnelles?	<p>On peut penser que ce sont dans les régions éloignées où les VHR sont un outil de transport indispensable que l'apport économique du tourisme lié au VHR serait le plus important. Dans la mesure où les citoyens de ces régions ne s'y opposent pas, le déplacement des activités récréatives de VHR vers ces régions pourrait être encouragé, puisque c'est là qu'il pourrait être le plus utile économiquement.</p> <p>Dans les municipalités où le trafic de VHR est essentiellement local ou régional (excursions de moins d'une journée), l'apport direct est souvent limité à l'achat occasionnel d'un café ou d'un repas. Au niveau local, qui supporte la majorité des inconvénients des VHR, l'impact économique positif est donc généralement extrêmement limité.</p>
4.5 Quel rôle devraient jouer les fédérations au cours des prochaines années, afin de répondre aux nouveaux défis?	<p>Selon le document de réflexion, seulement 17% (51 000) des 294 000 quads du Québec sont membres de leur fédération, qui perçoit la totalité de la surcharge de 6\$ imposée aux véhicules immatriculés (1 768 236\$ en 2004).</p> <p>Cela est doublement curieux : le fait que l'immatriculation serve à financer un lobby (l'immatriculation automobile contribue-t-elle au CAA ou à l'APA?) et le fait que, si c'est le cas, le membership ne soit pas obligatoire, de façon à ce que tous soient rejoints par les efforts d'information et de sensibilisation.</p> <p>Nous croyons que cet argent public ne devrait pas servir au développement de pistes. Celles-ci devraient être financées par une contribution volontaire des membres et se situer dans un cadre global déterminé par les pouvoirs publics. Les efforts de formation, d'information et de surveillance des pistes par les fédérations sont toutefois à encourager et pourraient donc faire l'objet d'une contribution publique, dans la mesure où ils rejoignent tous les adeptes de VHR et non les seuls membres des fédérations.</p> <p>En échange de cette contribution, les clubs de motorisés doivent s'assurer que les véhicules de leurs membres et de ceux qui empruntent leurs pistes respectent les exigences d'atténuation du bruit et de la pollution. Ils doivent aussi veiller à ce que leurs membres et ceux qui empruntent leurs pistes connaissent et respectent les règles de sécurité, demeurent sur les pistes et prennent en considération les droits des citoyens riverains.</p>

4.6 Y aurait-il lieu de réviser les programmes d'aide afin d'y inclure d'autres volets, notamment pour la mise en place de mesures d'atténuation en milieu résidentiel et pour la protection de l'environnement et de la faune?	Les programmes d'aide ne devraient servir qu'à l'atténuation des nuisances, la protection de l'environnement et la promotion des alternatives, incluant la formation, l'information et la surveillance des adeptes.
4.7 La surcharge peut-elle être augmentée pour aménager des sentiers permanents, plus éloignés des milieux habités?	Il peut y avoir déplacement de sentiers mais il ne devrait pas y avoir d'accroissement. La surcharge ne devrait donc pas être augmentée à cette fin. Mais elle pourrait être augmentée pour couvrir d'autres mesures, particulièrement d'éducation, de surveillance et de promotion des alternatives.
4.8 Devrait-on accroître la capacité d'intervention des policiers et des agents de surveillance?	Les policiers nous disent avoir peu de moyens (cadre législatif et réglementaire, équipements, personnel) pour intervenir, particulièrement en ce qui a trait aux équipements modifiés. Or, les règles ne valent que dans la mesure où elles sont appliquées. Il faudra donc prévoir beaucoup plus de moyens au niveau de la surveillance, notamment une sensibilisation et une formation des policiers à la problématique du bruit.
4.9 Qui devrait dispenser la formation aux bénévoles agissant comme agents de surveillance de sentier?	Des formateurs spécialisés relevant de pouvoirs publics (policiers, ministère des Transports).
5.1 Comment les réseaux de sentiers peuvent-ils à la fois tenir compte des impératifs touristiques, comme la présence, la proximité et la qualité des services et des attraits touristiques, et de la santé et du bien-être des populations riveraines et des autres utilisateurs du territoire?	En éloignant les pistes des populations. S'il y a un véritable marché touristique relié au VHR, les fournisseurs de service n'auront pas objection à aller s'installer à proximité des pistes, même si elles sont plus éloignées, ou à fournir un moyen de transport entre les pistes et leur établissement.
5.2 Devrait-on mettre sur pied un réseau permanent et polyvalent de sentiers récréotouristiques au Québec, dont la configuration et l'usage pourraient varier en fonction des régions?	Il faut distinguer les activités récréotouristiques motorisées et non motorisées. Les secondes devraient être encouragées par la mise en place de réseaux permanents et polyvalents.

ANNEXE

Mémoire soumis à la MRC de la Vallée-du-Richelieu le 23 mai 2005

Discuté et appuyé par celle-ci à sa réunion du 9 juin 2005

COMITÉ POUR LA QUALITÉ DE VIE ET L'ENVIRONNEMENT de Saint-Jean-Baptiste

Dans un premier temps, je vais vous présenter qui nous sommes, notre brève histoire et ce que nous voulons. Derrière ce nom ambitieux (CQVE), se retrouvent des citoyens de Saint-Jean-Baptiste qui se sont regroupés pour défendre leurs droits contre l'envahissement des motorisés récréatifs autour de chez eux.

Ce regroupement s'est réalisé de façon spontanée à la suite de la réunion du Conseil municipal de SJB début octobre. Des personnes de notre futur Comité avaient appris que le Conseil municipal allait présenter à cette réunion un règlement autorisant le passage des VTT sur un segment supplémentaire de plus d'un kilomètre du Rang des Soixante (1,3km). Ils avaient alors alerté les autres citoyens du Rang des Soixante des conséquences de ce que le Conseil municipal s'apprêtait à passer sans annonce ni consultation préalables. En effet, l'ajout de ce nouveau segment à ce qui avait déjà été octroyé, tant par la Municipalité que par le Ministère des transports, aurait transformé la quasi-totalité de ce rang en autoroute pour VTT. La présence de nombreux citoyens très décidés du Rang des Soixante à la réunion a fait en sorte que le point a été retiré de l'ordre du jour, faute d'un membre du Conseil pour l'appuyer.

À cette même réunion se trouvaient d'autres citoyens de SJB eux aussi envahis par le bruit et la pollution de motorisés récréatifs. Des citoyens du Chemin des Lots et du Rang Nord de la Rivière considéraient que la qualité de leur vie était affectée par le bruit causé, été comme hiver, par la pratique (plus au moins légale) de VTT dans leur environnement immédiat. Cet envahissement devenait récurrent et persistant année après année malgré leurs demandes répétées d'intervention auprès de la Municipalité et de la police, s'appuyant notamment sur le règlement municipal 608-97, qui précise que : « *Il est interdit de faire de quelque façon que ce soit du bruit susceptible de troubler la paix et le bien-être du voisinage* ».

Nous avons alors vu la similitude des problèmes entre ces trois groupes de citoyens. Et devant ce qui nous a semblé l'incapacité (ou la non-volonté) d'agir de la Municipalité et de la police nous avons décidé de nous rencontrer tous ensemble pour discuter de moyens d'actions en vue de faire respecter nos droits à la pleine jouissance de nos propriétés, au respect de notre qualité de vie et de notre environnement, ainsi qu'à notre sécurité. Cette volonté de se regrouper pour agir s'est trouvée renforcée par la déclaration du Maire, à la fin de la réunion du Conseil municipal du début novembre, que la Municipalité n'avait plus rien à faire dans ce dossier des motorisés. Selon lui, le tracé des pistes de VTT pour la nouvelle saison rencontrait les règlements du Ministère des transports qui autorisent le passage des VTT sur un tronçon de chemin municipal n'excédant pas 400m. De plus, il nous disait que la Municipalité était impuissante pour intervenir dans les cas d'envahissement abusif des chemins et propriétés et de non-respect des règlements. Donc, nos récriminations devaient être adressées au Ministère des transports et à la police.

Le Comité s'est formé à partir de ce premier noyau de citoyens qui s'étaient déplacés aux réunions du Conseil. Notre liste regroupe une cinquantaine de personnes qui se sentent très concernées par le bruit et la pollution des véhicules motorisés récréatifs. Nous n'avons pas encore fait de démarches officielles pour augmenter notre nombre, mais nous savons par contacts personnels que beaucoup d'autres personnes de Saint-Jean-Baptiste partagent nos préoccupations et appuient notre démarche. Nous avons opté, dans un premier temps, pour un profil bas en visant régler les problèmes par l'échange de points de vue et la discussion.

Nous avons alors décidé de rencontrer le député Charbonneau pour lui présenter nos griefs et demandes. Nous avons sollicité son intervention dans le dossier, d'où ce premier événement aujourd'hui. Nous avons aussi décidé de régler les problèmes d'envahissement un à un. Dans un premier temps, il s'agit de celui des pistes de VTT qui affectent les citoyens du Rang des Soixante (et aussi, en moins grand nombre, ceux du Rang des Trente). Nous estimons que le fait de régler ce premier problème se répercutera positivement sur les autres et que beaucoup d'irritants auront disparu. Ensuite, nous poursuivrons nos actions jusqu'au règlement complet des problèmes.

Avant de présenter le problème particulier du Rang des Soixante et nos demandes, nous voulons préciser que nous souhaitons arriver à une solution qui prendra en compte les droits fondamentaux et les besoins raisonnables de toutes les instances et personnes impliquées dans ce dossier. Le Moratoire passé juste avant Noël par le gouvernement nous semble l'occasion pour que tous s'entendent avant (et au lieu) de passer devant les tribunaux.

Le problème du Rang des Soixante

Il y a 3 ans, des citoyens du Rang des Soixante ont vu apparaître, un bon matin, des panneaux et des poteaux de signalisation d'une piste de VTT qui allait passer à proximité de leur propriété. Personne ne nous avait consultés, ni même avisés de cette nouveauté dans notre environnement.

Précisons que nous sommes tous des gens qui vivent là depuis très longtemps (dans mon cas et celui de mon voisin immédiat, depuis 30 ans). C'est pour cela que nous parlons d'envahissement: nous vivions là bien AVANT que les VTT arrivent. Nous avons tous choisi de vivre là pour la paix et la tranquillité de la campagne. Nous savions tous avant de nous installer que les cultivateurs labourent et font la récolte sur leurs terres. Nous avons accepté, et continuons d'accepter, les bruits et autres désagréments que cette activité utile peut entraîner. Mais pourquoi devrions-nous accepter, nous qui vivons là depuis longtemps, de voir nos droits à la tranquillité, à la sécurité et à un environnement non-pollué effacés, sans qu'on nous écoute et consulte! Un membre de notre Comité, avant d'acheter sa maison il y a 19 ans, avait même demandé à la Municipalité s'il y avait des pistes de véhicules motorisés récréatifs qui passaient à proximité. C'est après avoir eu une réponse négative à sa question qu'il a décidé de s'installer au Rang des Soixante: il se retrouve depuis 3 ans, lui et sa famille, à moins de 30m de la piste de VTT!

Quand, il y a 3 ans, nous avons vu apparaître cette nouvelle piste de VTT, plusieurs d'entre nous ont entrepris des démarches pour en faire changer la localisation. On nous a alors affirmé qu'il s'agissait d'une piste provisoire qui ne serait là qu'une saison parce qu'il fallait rebâtir un pont le long de son ancien tracé beaucoup plus au sud. Nous avons alors, à contrecœur mais avec compréhension, TOLÉRÉ cet envahissement provisoire.

Ce ne fut pas une bonne décision! Depuis ce temps, la piste est toujours demeurée là et le trafic de motorisés sur cette piste a augmenté de façon exponentielle! La piste passe à moins de 30 mètres de **8** maisons, de 30 à moins de 100 mètres pour **2** maisons et de 100 à moins de 200 mètres pour **5** maisons (incluant 3 maisons du rang des Trente). Le tracé actuel importune donc les citoyens d'un total de **12** maisons à l'intérieur d'une distance de 200 mètres sur le Rang des Soixante et de **3** maisons sur le Rang des Trente. De plus, il ne faut pas oublier que la piste se termine à Saint-Jean-Baptiste près du garage Ultramar, passant devant ou à côté de nombreuses autres maisons.

Le bruit engendré par le très fréquent passage des véhicules motorisés récréatifs à courte distance des maisons est infernal (et ce n'est pas une figure de style!). Ce bruit affecte directement la qualité de vie et la santé des riverains. Les gens perdent la tranquillité de leur domicile. De nombreuses personnes se plaignent d'être réveillées la nuit et de mal dormir. Il devient également très dangereux de faire en hiver, comme nous le faisons avant, des promenades de santé à pied le long du Rang: les motorisés envahissent la chaussée à toute vitesse sur une grande partie du Rang et les émanations de gaz carbonique sont bien mauvaises pour la santé!

D'ailleurs, le tracé sur le Rang des Soixante «autorisé» par le Ministère des transports est une véritable illustration d'hypocrisie et de mépris de l'esprit des règlements. La piste provenant de Rougemont rejoint le Rang des Soixante (près du numéro 4515) et continue sur le Rang pendant un peu plus de 400 mètres. On demande aux VTT de circuler sur l'accotement du chemin. Mais comme la simple observation et les photos le montrent, il n'y a pas vraiment d'accotement! Et même quand, dans le sens opposé, il existe une partie de terrain qui pourrait être considéré comme un mini-accotement, les VTT empruntent toujours (dans un sens ou l'autre) le milieu du chemin (photos à l'appui!). Après avoir traversé la Montée de Rougemont (route 229), la piste emprunte un mini-détour sur une terre cultivée, à moins de 5 mètres en parallèle du Rang des Soixante sur une distance de 100 mètres, puis revient sur le Rang pour une distance

de 400 mètres, retourne sur la terre cultivée, toujours à environ 5 mètres en parallèle au Rang, puis retourne sur le Rang pour une distance de plus de 450 mètres avant de retourner vers la montagne de Rougemont. J'imagine la réaction du public si l'on montrait cela comme une illustration du respect des lois et de l'intelligence des gens! De plus, toute personne qui ferait, comme nous l'avons fait, un peu d'observation le long du tracé constaterait vite que beaucoup de motorisés ne prennent même pas la peine de faire ces petits détours «réglementaires» le long du Rang. De plus, la signalisation du Ministère est très ambiguë: là où les véhicules doivent emprunter la mini-déviations un panneau indique que VTT **et** motoneiges (?) sont autorisés à circuler sur l'accotement (absent!) (photo à l'appui). En plus de l'envahissement par le bruit et la pollution, la sécurité des gens à pied et en voiture est compromise.

Ce que nous demandons

1) Nous voulons être présents et participer aux décisions sur les tracés des motorisés.

Il est complètement aberrant que des gens tracent et autorisent des pistes sans que les riverains, les gens qui vivent à côté des pistes soient consultés! On a vu ce que cela a donné dans les Laurentides. Nous insistons sur la nécessité de consulter les vraies personnes qui risquent d'être touchées par un tracé, pas seulement les propriétaires des terres sur lesquelles les motorisés passent et le Ministère des transport qui jongle avec ses propres règlements. Par exemple, mon voisin direct qui cultive la terre à quelques mètres de ma maison autorise les VTT à traverser toute la profondeur de sa terre. Mais il habite La Présentation et ne subit donc aucun effet à sa qualité de vie à cause du passage de la piste sur une de ses propriétés (il en retire même des bénéfices pécuniaires!). Moi oui! Autre exemple: le propriétaire de la terre sur laquelle passe une des mini-déviations «réglementaires» a sa résidence à l'autre bout de sa terre (à 1 kilomètre et demi de la piste). Il est plus facile pour lui de tolérer le passage de la piste sur sa terre, sans aucun désagrément pour lui, que pour la famille qui habite à côté de cette piste (qui, elle, n'a pas été consultée)!

2) Il faut limiter l'envahissement des pistes de motorisés dans notre environnement.

La partie du Rang des Soixante à l'intérieur des limites de la municipalité de Saint-Jean-Baptiste voit sur sa longueur aboutir (ou débiter) 3 pistes de VTT et 1 piste de motoneiges. **Quatre** pistes pour une si petite longueur, sans compter l'autorisation de circuler dessus à SJB et sa continuation sur le territoire de Marieville! Il suffit de se déplacer autour de chez nous pour constater combien notre environnement est totalement quadrillé par des pistes de motorisés! Ne pourrait-on pas regrouper des pistes et jumeler, sur des parcours parallèles voisins, celles de VTT et de motoneiges dans un aménagement plus harmonieux du territoire? Ces pistes regroupées doivent l'être dans des lieux où la nuisance par le bruit et la pollution sera minimale et la sécurité optimale. Cette demande s'adresse tout spécialement à la Municipalité et à la MRC.

3) Aucune piste ne doit passer à moins de 400 mètres des habitations.

La réglementation à cet égard est assez diverse. La Municipalité de Laval fixe cette distance à 500 mètres sur les terrains privés¹. Le recours collectif des citoyens du Parc linéaire du train du nord englobe tous ceux qui habitent à 200 mètres et moins de la piste. Nous demandons 400 mètres qui est la distance minimale pour que le bruit engendré par un moteur de motorisé (qui respecte les règlements sur la vitesse et les systèmes d'échappement) ne perturbe pas le sommeil et la tranquillité des gens à l'intérieur de leurs maisons.

4) Les clubs de motorisés doivent s'assurer que les véhicules de leurs membres et de ceux qui empruntent leurs pistes respectent les exigences d'atténuation du bruit et de la pollution.

Encore une fois, la simple observation montre que près d'un motorisé sur trois ne possède pas de silencieux ou possède un système trafiqué pour augmenter le bruit du moteur. Nos propres calculs indiquent que l'on entend dans nos maisons les bruits de pétarade de ces véhicules à une distance de plus d'un

¹ Voir : http://www.ville.laval.qc.ca/pls/wlav/wlav.page.show?p_no=229

kilomètre! Nous n'avons pas fait d'étude sur la pollution, mais notre nez demeure un bon indicateur. On pourrait arguer que cette demande touche directement la police, mais nous estimons que cette responsabilité incombe aussi aux clubs de motorisés. Nous avons vu des gens d'allure respectable (pas uniquement des «bums») conduire de tels véhicules fautifs. Quand il ne restera que quelques délinquants, le problème sera mineur.

5) Les clubs de motorisés doivent s'assurer que leurs membres et ceux qui empruntent leurs pistes connaissent et respectent les règles de sécurité, demeurent sur les pistes et prennent en considération les droits des citoyens riverains.

Ce n'est pas en plaçant un minuscule panneau sur le bord de la route (photo) demandant aux conducteurs de motorisés de respecter le voisinage en réduisant la vitesse qu'on règle le problème. Tout d'abord, ce panneau est loin d'où passe les motorisés et les gens vont beaucoup trop vite pour avoir même le temps (et l'intérêt?) de lire le message. De façon générale, les conducteurs de VTT vont beaucoup trop vite (ce qui augmente le bruit). La proximité d'une maison ne les préoccupe pas, comme nous en faisons l'expérience quotidienne. Dans leur ensemble, ils se conduisent comme s'ils avaient tous les droits et nous aucun! Nous constatons également que de nombreux motorisés sortent des pistes et roulent sur les Rang. Le sentiment d'envahissement est accentué quand nous croisons des motorisés là où ils ne devraient pas être et quand ils passent devant des maisons loin des pistes. Il s'agit là d'une question d'éducation d'abord et de répression policière ensuite.

6) La Municipalité doit imposer sur son territoire des heures sans circulation de véhicules récréatifs.

Nous estimons que nous avons le droit à la tranquillité dans nos maisons et à l'extérieur de nos maisons de 21h00 à 8h00. À titre d'anecdote illustrative, je me suis rendu compte que je faisais jouer de la musique chez moi non pas parce que j'avais envie d'écouter de la musique, mais pour couvrir le bruit des VTT qui circulent sans arrêt le soir et même la nuit! Des membres de notre Comité se plaignent de problèmes de sommeil. Les recherches scientifiques indiquent que l'envahissement par le bruit n'est pas qu'une simple nuisance mais que cela peut avoir des répercussions importantes sur la santé et le travail. Il ne faudrait pas attendre que les problèmes se développent avant d'agir.

7) L'aménagement des pistes doit toujours prendre en considération l'intrusion sonore, polluante et visuelle des motorisés.

Il serait facile d'atténuer l'impact intrusif des motorisés en aménageant mieux les pistes. Par exemple, au lieu d'avoir des pistes rectilignes, on peut tracer des courbes qui auraient pour effet de réduire la vitesse sur les pistes (donc moins de bruit et de pollution aussi). Autre exemple, un tracé moins rectiligne éviterait que les gens chez moi aient les phares des VTT constamment dans les yeux durant les 2 kilomètres où les véhicules traversent le champ!

8) Il y a des délinquants qui doivent être mieux contrôlés par la police.

Nous vivons dans un état de droit. Malheureusement, nous constatons que de plus en plus de personnes se comportent comme si tout leur était permis, sans respects des droits et besoins des autres. Comme on peut aussi le constater, le non-respect des lois et règlements est de moins en moins sanctionné. Ainsi se crée une augmentation des actes délinquants. Il est temps de mettre un frein. Il semble que la police ne remplit pas pleinement son rôle de faire respecter la loi dans notre territoire rural! Nous espérons que cela sera différent avec notre nouveau corps de police et qu'il fera intégralement respecter les règles sur les silencieux modifiés, la circulation non-autorisée sur les routes et le règlement municipal sur le bruit. La municipalité pourrait aussi donner à son inspecteur municipal le pouvoir d'émettre des constats d'infraction.

¹ Voir : <http://www.wma.net/f/policy/n3.htm>

² : « Le civisme est un attachement à sa cité tel que les droits y sont subordonnés aux devoirs », Encyclopédie de l'Agora, <http://agora.qc.ca/mot.nsf/Dossiers/Civisme> .

³ Voir : OMS. **Le bruit au travail et le bruit ambiant**. <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs258/fr/>

⁴ À titre d'exemple, dans les villes de France, un sondage d'octobre 2002, plaçait le bruit au premier rang des préoccupations des citoyens, devant le manque de sécurité et la pollution (voir : <http://www.justice.gouv.fr/actua/bo/dacg92a.htm>).

⁵ Cette primauté du droit à la jouissance paisible peut être formulée en trois questions simples :

1- L'activité dérange-t-elle mes voisins ou ma communauté ?

2- Si oui, est-elle utilitaire ou récréative ?

3- a) Si elle est utilitaire, quelles sont les mesures que je peux prendre pour réduire la nuisance au minimum (modification de l'équipement, heures d'utilisation, durée, fréquence, etc.) ?

b) Si elle est récréative, où puis-je la déplacer (ou comment puis-je la remplacer) pour qu'elle ne constitue plus une nuisance ?

⁶ Une pratique maintenant courante dans l'entreprise privée, le *Benchmarking* ou la recherche des meilleures pratiques.

⁷ Voir la Directive 2002/49/CE du Parlement européen, à :

http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=fr&numdoc=32002L0049&model=g uichett

⁸ Voir : *Programme national de lutte contre le bruit. Volet pénal de la lutte contre les bruits de voisinage*.

<http://www.justice.gouv.fr/actua/bo/dacg92a.htm>

⁹ Annonce faite dans le cadre de la journée thématique sur le bruit des Journées annuelles de santé publique (JASP), le 1er décembre dernier.