

Contrôler la puissance, la vitesse et les moteurs de VHR

Francoeur, Louis-Gilles

La consultation publique en cours sur les véhicules hors routes (VHR) a ceci de bon qu'elle pose clairement la question de la cohérence des politiques gouvernementales au ministère des Transports. Mais il ne faudrait pas s'attendre à des miracles en matière de développement durable de la part d'un ministère qui parraine la construction de l'autoroute 25 au nom du développement durable, à moins qu'il ne s'agisse de l'industrie du béton.

Mais au moins un mémoire, à ce jour, pose ces questions avec une franchise sans détour: celui de Pierre Dépôt, au nom de l'Association des propriétaires riverains du lac Bowker (www.lacbowker.ca.tc). Ce gars est certainement tombé dans une marmite de mixture verte à sa naissance! Son père, Jean-Guy, a été de tous les dossiers importants en Estrie, de la création des conseils régionaux de l'environnement jusqu'au prix Phénix qu'on lui a décerné il y a quelques années.

Je me doutais bien que ce groupe, qui anime une bonne partie du débat sur le loisir motorisé au Québec, prendrait fait et cause pour les riverains du Parc linéaire du Petit Train du Nord. En effet, il invite la ministre Boulet à retirer son appel contre le jugement Langlois.

Et il est normal de trouver dans un tel mémoire des moyens de réduire les nuisances associées aux VHR, une catégorie qui englobe les VTT ou quads, les motoneiges, les motomarines, les hors-bord, les motocross et les nouveaux wakeboards, qui remorquent des planchistes en créant pour eux d'énormes vagues. Ainsi, l'association propose plusieurs mesures de base, comme l'interdiction du passage de sentiers de motoneige à moins de 100 mètres des maisons et, à cette distance, à une vitesse de 10 km/h afin de réduire le bruit des moteurs et surtout celui de la courroie, plus bruyante que les pistons à haute vitesse. Il faudrait aussi, selon ce mémoire, réduire les plages horaires d'exploitation des pistes de proximité.

Deux mesures fondamentales

Mais l'association du lac Bowker préconise deux mesures fondamentales qui toucheraient la base même du marché des VHR en exigeant des corps publics une cohérence qui fait grandement défaut. D'une part, elle propose d'interdire la vente des moteurs à deux temps alimentés par des carburateurs ainsi que le bannissement progressif des machines actuellement fonctionnelles mais polluantes afin d'éviter à la société de traîner ce legs empoisonné pendant une génération.

Cette association, qui suit de près le débat sur les VHR aux États-Unis, estime que les normes d'émissions que le gouvernement fédéral veut imposer aux constructeurs d'ici 2012, qui deviendront d'ailleurs les nôtres, sont trop en deçà de ce que permet la technologie. Les machines doivent rapidement devenir moins énergivores et pas plus polluantes que les voitures puisque la technologie requise existe, estime l'association estrienne.

Le groupe environnemental s'attaque ensuite, avec le courage de la cohérence, à la vache sacrée entre toutes: la puissance croissante des machines. Cette puissance et le volume des cylindrées devraient être limités car, précise le mémoire, les quads n'ont pas besoin de plus de 350 cc pour aller partout; les motoneiges, elles, n'ont pas besoin de plus de 650 cc. Or les constructeurs offrent des machines beaucoup plus grosses, beaucoup plus puissantes, et les gouvernements acceptent cette situation en contradiction de leurs objectifs de sécurité, d'économie d'énergie et de dépollution. Attaquer cette incohérence des gouvernements, c'est attaquer la mythique et très dangereuse pseudo-liberté d'achat des consommateurs.

Je dis «pseudo-liberté» car, en réalité, les constructeurs d'engins mécaniques dictent aux consommateurs ce qu'ils veulent acheter par leur publicité et les choix qu'ils font en offrant tel ou tel modèle plutôt que tel autre, plus petit et... moins cher. Un bon exemple: en Europe, Bombardier s'est associé avec le Garage Busato, qui vend en série limitée une motoneige entièrement électrique, l'Electrolight, dont l'autonomie s'élève à 35 kilomètres et qui est capable de tirer une charge de près de 1000 livres. Vendu 17 000 \$ là-bas, il est impossible d'en trouver ici, sauf peut-être à McGill, où des étudiants sont en train de battre Bombardier sur ce terrain. Mais en France et en Suisse, on trouve cet engin génial sur les pistes de ski parce qu'il ne dérange personne par le bruit et la pollution.

Il faut se demander en vertu de quelle déformation des valeurs on en est venu à admettre sans sourciller que des constructeurs structurent le marché selon leurs besoins par une publicité - en définitive aussi mortelle que celle sur le tabac - alors qu'on trouve inconcevable qu'un gouvernement, expression élémentaire de l'intérêt général, puisse un jour imposer des limites raisonnables dans ce domaine.

Ce n'est pas dans les moeurs, dans la culture, serait-on tenté de répondre. Mais les moeurs et la culture, ça se change quand l'intérêt public le commande. Pensons à ce qu'est devenue, en 100 ans, la liberté de porter un revolver à la ceinture, même aux États-Unis!

Le mémoire signé par Pierre Dépôt propose d'interdire le passage des VHR polluants sur les lacs et dans les bassins versants où des gens s'alimentent en eau, une proposition qui rejoint celle du rapport Boucher, mis un peu vite sur les tablettes par Québec. Plusieurs provinces, écrit-il, ont adopté des règlements en ce sens qui protègent l'eau potable de villes ou des riverains qui s'abreuvent directement au cours d'eau.

Logique

La même logique d'assainissement, appliquée cette fois-ci aux milieux de vie humains, commande à Québec de mettre un terme définitif aux prétentions des clubs qui veulent obtenir des pistes permanentes par cette consultation. Pour y parvenir, Québec devrait exproprier des gens en de nombreux endroits pour une activité qui n'est même pas un enjeu social ou économique. C'est une farce sinistre de prétendre que l'essor économique des régions n'a d'autre issue que des pollutions structurées par des industries affamées de profit. Jusqu'ici, les gens doivent pouvoir refuser le passage de sentiers motorisés chez eux: le loisir motorisé n'est pas un besoin social incontournable qui commande une solution assumée par l'État. Bien au contraire.

Dans une société qui manque d'argent pour donner des services décentes aux enfants autistes, qui met à la rue certains déficients mentaux inadaptés et qui force la libération de criminels par manque de budget, exproprier et acheter des corridors permanents pour le plaisir de quelques-uns équivaut à piller le trésor public. Si les clubs réclament cette mesure, note le mémoire de l'association estrienne, c'est parce que les gens des régions relèvent la tête et n'acceptent plus aussi facilement de céder des droits de passage. Québec serait plutôt malvenu, en effet, de s'inscrire à l'encontre de cette tendance qui dénote une volonté d'appliquer dans chaque cour sa politique de développement durable ou viable.

Le miracle dans ce domaine, ce serait que les clubs et les fédérations prennent la mesure des changements en cours dans les valeurs sociales et qu'ils proposent eux-mêmes d'entrée de jeu l'essentiel d'une telle réforme. On comprendrait que le loisir polluant puisse à la limite être socialement responsable.

Illustration(s) :

Un véhicule hors route (VHR): les constructeurs d'engins mécaniques dictent aux consommateurs ce qu'ils veulent acheter par leur publicité et les choix qu'ils font en offrant tel ou tel modèle plutôt que tel autre, plus petit et... moins cher.