

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Étude technique

Portrait de la sécurité liée à l'utilisation de la motoneige et des véhicules tout-terrains

DOCUMENT DE TRAVAIL
VERSION FINALE

RECHERCHE ET RÉDACTION

Luce Cardinal, urbaniste stagiaire, Devamco Groupe Conseil

Réjean Drouin, agent de recherche, Service du transport terrestre des personnes,
DMT

Julien Rivard, urbaniste, géographe, Devamco Groupe Conseil

Yuri Slobodian, géographe, Devamco Groupe Conseil

RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES

Jean Iracà, urbaniste stagiaire, Service des inventaires et plan, DATNQ

Daniel Massicotte, technicien en travaux publics, Service des inventaires et plan,
DATNQ

Nathalie Leblanc, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ

SOUTIEN TECHNIQUE

Andrée Champagne, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

Jocelyne Desrosiers, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

France Landry, technicienne cartographie, Service des inventaires et plan, DATNQ

Juliane Pilon, correctrice

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui, par leurs commentaires et leurs suggestions, ont contribué à la réalisation du présent document.

Nous remercions spécialement M. Ghislain Blanchet, superviseur de zone pour la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec et M. Robert Fortin, du Club Motoneigistes de Rouyn-Noranda, ainsi que les responsables de l'aménagement des municipalités régionales de comté de l'Abitibi-Témiscamingue.

Le présent document a été préparé pour le Service des inventaires et plan de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec du ministère des Transports. Pour obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à :

Ministère des Transports

Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec

Service des inventaires et plan

80, avenue Québec

Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Téléphone : (819) 763-3237

Télécopieur : (819) 763-3493

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	VII
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 DÉFINITION DU CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE	3
2.1 Règlement sur la motoneige et règlement sur les véhicules tout-terrains	3
2.1.1 Le Règlement sur la motoneige.....	3
2.1.2 Le Règlement sur les véhicules tout-terrains.....	4
2.2 La Loi sur les véhicules hors route	4
2.3 La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et les MRC	5
2.3.1 Orientations des MRC de l'Abitibi-Témiscamingue concernant les sentiers pour véhicules hors route.....	6
2.4 Autres lois et règlements	7
2.5 La Politique sur la circulation des véhicules hors route (projet)	7
3.0 PORTRAIT RÉGIONAL DE LA PRATIQUE DE LA MOTONEIGE ET DU VÉHICULE TOUT-TERRAIN	9
3.1 La motoneige	9
3.2 Le véhicule tout-terrain (VTT)	25
4.0 PORTRAIT RÉGIONAL DE LA SÉCURITÉ EN MOTONEIGE ET EN VÉHICULE TOUT-TERRAIN	29
4.1 Profil des accidents en motoneige	29
4.1.1 Le nombre d'accidents et leur gravité.....	29
4.1.2 La localisation des accidents.....	32
4.1.3 La cause des accidents	33
4.1.4 L'âge des motoneigistes impliqués dans un accident.....	35
4.1.5 Le type d'accident et la gravité	36
4.1.6 Le moment de l'accident.....	37
4.2 Profil des accidents en véhicule tout-terrain	37

4.2.1	Le nombre d'accidents et leur gravité	37
4.2.2	La localisation des accidents	40
4.2.3	La cause des accidents	40
4.2.4	L'âge des vététistes accidentés	41
4.2.5	Le moment de l'accident	42
5.0	IDENTIFICATION DE LA PROBLÉMATIQUE	43
5.1	Problématique liée à la sécurité	43
5.1.1	Comportement des utilisateurs	43
5.1.2	Accidents se produisant sur les sentiers	44
5.2.2	La circulation en milieu urbain	46
5.2.3	La problématique des droits de passage	47
5.2.4	Le financement des clubs et autres problèmes rencontrés par les clubs	47
6.0	PISTES D'INTERVENTIONS POSSIBLES	49
6.1	Conscientisation des adeptes de la motoneige et du véhicule tout-terrain	49
6.2	Contribution des clubs de véhicules hors route	50
6.3	Contribution des municipalités et des MRC	50
6.4	Rôle du ministère des Transports et des autres instances gouvernementales	51
7.0	CONCLUSION	53
	LEXIQUE	55
	BIBLIOGRAPHIE	57

LISTE DES CARTES, DES FIGURES, DES PHOTOGRAPHIES ET DES TABLEAUX

CARTES

1.	Carte du réseau de motoneiges de l'Abitibi-Témiscamingue (en pochette)..... (La dimension originale de la carte 1 est de 55 par 70 cm)	
2.	Passages autorisés pour motoneiges et véhicules tout-terrains pour 1998-1999 pour la MRC d'Abitibi.....	15
3.	Passages autorisés pour motoneiges et véhicules tout-terrains pour 1998-1999 pour la MRC d'Abitibi-Ouest	17
4.	Passages autorisés pour motoneiges et véhicules tout-terrains pour 1998-1999 pour la MRC de Rouyn-Noranda	19
5.	Passages autorisés pour motoneiges et véhicules tout-terrains pour 1998-1999 pour la MRC de Témiscamingue	21
6.	Passages autorisés pour motoneiges et véhicules tout-terrains pour 1998-1999 pour la MRC de Vallée-de-l'Or.....	23

FIGURES

1.	Gravité des accidents impliquant une motoneige entre 1995 et 1997	30
2.	Nombre d'accidents ayant fait l'objet d'un rapport en Abitibi- Témiscamingue impliquant une motoneige de 1990 à 1997.....	31
3.	Heure des accidents de motoneiges.....	37
4.	Gravité des accidents impliquant un VTT entre 1995 et 1997	38
5.	Nombre d'accidents ayant fait l'objet d'un rapport en Abitibi- Témiscamingue impliquant un véhicule tout-terrain entre 1990 et 1997.....	39
6.	Heure des accidents de véhicules tout-terrains	42

PHOTOGRAPHIE

1.	Exemple de panneau déficient sur un sentier de l'Abitibi-Témiscamingue.....	35
----	--	----

TABLEAUX

1.	Évolution du nombre de membres des clubs et du nombre de motoneiges immatriculées	10
2.	Nombre de motoneiges immatriculées par MRC entre 1990 et 1997 en Abitibi-Témiscamingue	11
3.	Taux de possession d'une motoneige en Abitibi-Témiscamingue en 1996.....	11
4.	Longueur du réseau de sentiers de motoneiges, par club, 1997-1998	12
5.	Nombre de véhicules tout-terrains immatriculés par MRC entre 1990 et 1997 en Abitibi-Témiscamingue.....	26

7.	Gravité des accidents 1995-1997	29
8.	Nombre d'accidents impliquant une motoneige par MRC en 1996	31
9.	Localisation des accidents de motoneige entre 1995 et 1997	32
10.	Facteur premier d'accidents et facteur deuxième d'accidents en motoneige entre 1995 et 1997	34
11.	Âge des motoneigistes impliqués dans un accident 1995-1997	36
12.	Nombre de personnes impliquées dans un accident de motoneige, selon le type d'accident et la gravité 1995-1997	36
13.	Gravité des accidents	38
14.	Nombre d'accidents impliquant un véhicule tout-terrain par MRC en 1996.....	39
15.	Localisation des accidents de véhicules tout-terrains entre 1995 et 1997	40
16.	Facteur premier d'accidents et facteur deuxième d'accidents en véhicule tout-terrain entre 1995 et 1997	41
17.	Âge des vététistes impliqués dans un accident	42

NOTE AU LECTEUR

Les mots en italique présents dans le texte se retrouvent dans le lexique, exception faite des lois, des règlements et titres d'ouvrages.

Certaines parties de cette étude sont extraites du document «Le transport terrestre des personnes, Bilan et perspectives» publié par la Direction du transport terrestre des personnes du ministère des Transports en 1996.

RÉSUMÉ

L'étude technique dressant le portrait de la sécurité liée à l'utilisation de la motoneige et des véhicules tout-terrains (VTT) s'inscrit dans le processus d'élaboration du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. Elle servira à alimenter les échanges entre les partenaires à chacune des étapes de consultations prévues au processus.

Le cadre législatif et réglementaire

La circulation des motoneiges et des véhicules tout-terrains est régie par la *Loi sur les véhicules hors route*¹ entrée en vigueur en octobre 1997. Cette loi concerne l'utilisation de motoneiges, de véhicules tout-terrains motorisés et d'autres véhicules motorisés destinés à circuler en dehors des chemins publics. Avant 1997, la circulation de ces véhicules était régie principalement par le *Règlement sur la motoneige*² et le *Règlement sur les véhicules tout-terrains*³. Même si la nouvelle loi prévaut sur ces règlements, ils sont toujours en vigueur, à l'exception des dispositions qui entrent en complémentarité avec ce qui apparaît dans la *Loi sur les véhicules hors route*.

Un nouveau règlement sera éventuellement adopté en vertu de l'article 46 de la *Loi sur les véhicules hors route* et remplacera les deux règlements en vigueur.

Plusieurs autres lois encadrent la pratique de la motoneige et des véhicules tout-terrains, notamment le *Code de la sécurité routière*⁴, la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune*⁵ et la *Loi sur les terres agricoles du domaine public*⁶. Les municipalités locales et les municipalités régionales de comté (MRC) ont un pouvoir de régir la pratique par le *Code municipal*⁷, la *Loi sur les cités et villes*⁸ et la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*⁹.

Au début des années quatre-vingt-dix, le gouvernement québécois a entrepris une démarche d'élaboration d'une politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières. Cette politique est encore à l'état de projet.

1 *Loi sur les véhicules hors route*, L.R.Q. 1996, c.60.

2 *Règlement sur la motoneige*, L.R.Q., c. C-24, r.21.

3 *Règlement sur les véhicules tout-terrains*, L.R.Q., c. C-24-2, r. 5.1.

4 *Code de la sécurité routière*, L.R.Q., c. C-24.2.

5 *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune*, L.R.Q., c. C-61.1.

6 *Loi sur les terres agricoles du domaine public*, L.R.Q., c. T-7.1.

7 *Code municipal*, L.R.Q., c. C-21.1.

8 *Loi sur les cités et villes*, L.R.Q., c. C-19.

9 *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q., c. A-19.1.

Le portrait régional de la pratique de la motoneige et du véhicule tout-terrain

La pratique de la motoneige au Québec est devenue populaire dans les années soixante. Elle a connu depuis une croissance ponctuée de baisses à certains moments. Elle dépend également de la température, de l'abondance de neige et de facteurs liés aux conditions économiques.

Il y a eu, pour la saison 1997-1998, 157 905 motoneiges immatriculées au Québec, dont 17 312 en Abitibi-Témiscamingue. Le taux de possession d'une motoneige en 1996 dans la région est de 1 par 9,1 habitants, contre 1 par 46,2 habitants pour l'ensemble du Québec.

La région de l'Abitibi-Témiscamingue peut compter sur un important réseau de sentiers de motoneiges long de 2 689 kilomètres et entretenu par neuf clubs locaux.

Le véhicule tout-terrain a connu un essor prodigieux au début des années quatre-vingt. Sa popularité ne cesse de croître. En Abitibi-Témiscamingue, entre 1990 et 1996, le nombre de VTT immatriculés est passé de 8 372 à 12 240 véhicules. En région, le VTT sert davantage à des fins utilitaires qu'à des fins de loisirs.

L'utilisation du VTT à des fins récréatives est en croissance dans le centre de la province. Il y a, en région, deux clubs de vététistes membres de la Fédération québécoise des clubs motocyclistes associés (F.Q.C.M.A.), soit un à Val-d'Or et un à Senneterre. L'Abitibi-Témiscamingue a un bon potentiel pour le développement de ce loisir car elle compte sur son territoire un vaste réseau de chemins en milieu forestier et possède le plus fort taux de possession de VTT au Québec (un témiscabibien sur 12,6 possède un VTT immatriculé).

Le portrait régional de la sécurité en motoneige et en véhicule tout-terrain

Le nombre d'accidents de motoneiges et de véhicules tout-terrains est préoccupant, particulièrement ces dernières années. De 1990 à 1997, le nombre d'accidents en motoneige n'a cessé de croître. Le nombre d'accidents de VTT est demeuré, quant à lui, relativement stable.

Entre 1995 et 1997, il y a eu 199 accidents de motoneiges et 47 accidents de VTT en région. Parmi les accidents de motoneiges, huit se sont avérés mortels, tandis que 39 étaient avec blessures graves et 67 avec blessures légères. Des 47 accidents en VTT, aucun accident n'était mortel, 11 étaient avec blessures graves et 18 avec blessures légères.

Les accidents de motoneiges en Abitibi-Témiscamingue qui ont fait l'objet d'un rapport d'accident se sont produits dans une proportion de 44,7 %, soit 89 accidents, sur le réseau routier. De ce nombre, 71 accidents ont eu lieu sur le réseau municipal dont 38 dans l'emprise d'un chemin en milieu urbain. De plus, des 98 accidents survenus hors route, on note qu'il y en a eu 56 dans les sentiers de motoneiges.

Les accidents de VTT se produisent, eux aussi, principalement sur le réseau routier (46,8 % des accidents). Aussi, une proportion importante d'accidents survient sur des terrains privés (23,4 %).

Problématique liée à la sécurité et pistes d'interventions

Parmi toutes les causes d'accidents, les plus fréquentes sont reliées au comportement des utilisateurs : vitesse excessive, consommation d'alcool et de drogues, conduite imprudente, la témérité et l'inexpérience du conducteur. Cette conclusion provient de l'analyse des rapports d'accidents et des entrevues avec des gens du milieu, mais c'est aussi la conclusion du *Rapport du comité de consultation sur les véhicules hors route*¹⁰. La consommation d'alcool et de drogues serait en cause dans un pourcentage plus élevé d'accidents, que ce que les rapports d'accidents laissent paraître. Il est clair que le comportement des utilisateurs représente la problématique la plus importante. Les efforts en vue de réduire le nombre d'accidents devront tenir compte de tous ces facteurs.

Il faut trouver des moyens pour sensibiliser les adeptes de la motoneige. Par exemple, il faut accroître la surveillance dans les sentiers, notamment pour faire respecter les limites de vitesse, organiser des campagnes médiatiques, accroître le nombre de barrages policiers au passage des routes, etc.

Le nombre d'accidents en milieu urbain est assez élevé, soit 45. Plusieurs se produisent aux intersections et à la sortie d'entrées privées, probablement parce que la motoneige est basse au sol et moins visible que les autres véhicules. À cause des problèmes qu'elle engendre, la circulation de ces véhicules en milieu urbain doit être régie et les municipalités ont un rôle d'intervention important dans ce domaine.

Les accidents dans les sentiers pourraient souvent être évités si le conducteur était plus conscient des dangers. Il peut arriver aussi qu'une signalisation déficiente nuise à la sécurité : absence de panneaux pour signaler un danger, panneaux non-réfléchissants, panneaux de petites dimensions, etc. Les clubs de motoneigistes ont la responsabilité de veiller à l'uniformité de leur signalisation et de voir à ce qu'il y ait suffisamment de panneaux.

Les accidents hors sentiers sont très nombreux et parfois mortels, notamment sur les cours d'eau. Encore faut-il conscientiser le conducteur des dangers de s'aventurer sur un cours d'eau ou dans un endroit qui lui est inconnu.

Les dispositions de la *Loi sur les véhicules hors route* en vigueur permettent aux municipalités, la circulation des motoneiges en milieu urbain sur une longueur inférieure à 500 m, sans aucun règlement municipal. En effet, l'adoption d'un règlement municipal et son approbation par le MTQ n'est obligatoire que si la municipalité veut autoriser des trajets supérieurs à 500 mètres sur une emprise routière sous sa gestion. Par contre, certaines conditions s'appliquent.

10 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Rapport du comité de consultation sur les véhicules hors route*, avril 1992, 48 pages.

L'acquisition de droits de passages auprès de propriétaires privés occasionne des problèmes importants aux clubs de motoneigistes. Il arrive souvent que des sentiers doivent être déplacés parce qu'un propriétaire retire le droit de passage. Ce retrait peut avoir plusieurs causes : vandalisme, pollution sonore, vente de la propriété, etc. Pour minimiser leurs pertes de temps et d'argent, les clubs cherchent de plus en plus à assurer la permanence de leurs sentiers. Les clubs sont administrés par des bénévoles. Leur implication est essentielle, car les budgets disponibles seraient insuffisants pour assurer un bon entretien des sentiers.

1.0 INTRODUCTION

La présente étude technique s'inscrit dans le processus d'élaboration du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. Les objectifs de l'étude sont de cerner la problématique de la sécurité relative à l'utilisation des *véhicules hors route* sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue, particulièrement celle de la motoneige et des véhicules tout-terrains (VTT) et de dégager des pistes visant à améliorer la sécurité des usagers sur l'ensemble du territoire.

Les « véhicules hors route », outre les motoneiges et les véhicules tout-terrains, comprennent également les autres véhicules motorisés destinés à circuler en dehors des chemins publics : motocross, véhicules amphibies, etc. L'utilisation de ces derniers types de véhicules n'est pas traitée dans la présente étude.

Le rapport est divisé en cinq sections. La première concerne la législation en vigueur en matière de circulation des *véhicules hors route*, de même que les orientations du gouvernement provincial en cette matière. La deuxième porte sur la pratique de la motoneige et des VTT en Abitibi-Témiscamingue : les réseaux de sentiers, l'organisation, le nombre de propriétaires de véhicules, etc. La troisième donne un portrait régional de la sécurité, en utilisant comme référence les rapports d'accidents de 1995 à 1997. Les deux dernières sections décrivent les principaux problèmes liés à la sécurité dans ces loisirs et identifient quelques pistes de solutions.

2.0 DÉFINITION DU CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Avant l'entrée en vigueur de la *Loi sur les véhicules hors route*¹¹ en octobre 1997, la circulation des *véhicules hors route* sur les *chemins publics* était régie principalement par le *Règlement sur la motoneige*¹² et le *Règlement sur les véhicules tout-terrains*¹³. La Loi prévaut dorénavant sur ces règlements. Cependant, ils ont toujours force de loi, à l'exception des dispositions qui entrent en complémentarité avec ce qui apparaît dans la *Loi sur les véhicules hors route*.

Toutefois, ces règlements ont leurs lacunes. Le projet de *Politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises des routes sous la gestion du ministère des Transports*, déposé en 1996, identifie une multitude de problèmes reliés à ces règlements¹⁴.

2.1 Règlement sur la motoneige et règlement sur les véhicules tout-terrains

2.1.1 Le Règlement sur la motoneige

Le *Règlement sur la motoneige* est entré en vigueur en 1972 et a été adopté en vertu du *Code de la Route* (aujourd'hui *Code de la Sécurité routière*). On y précise que toute circulation de motoneiges sur un chemin à accès limité, sur une autoroute ou sur tout autre *chemin public*, est interdite (art. 46). Le règlement permet, sous certaines conditions, la circulation dans les emprises de *chemins publics* sur une longueur n'excédant pas autant que possible 300 mètres (art. 49).

En vertu de l'article 50, il est permis, nonobstant l'article 49, de circuler sur la partie carrossable et entretenue en hiver d'un *chemin public*, même en sens contraire (à l'exception d'une autoroute et d'un chemin à accès limité), pourvu que la circulation s'effectue en bordure d'un *chemin public*, d'un pont ou sur un trottoir. Cela est possible si :

- a) le *chemin public* « est la seule façon de traverser au-dessus ou sous une autoroute ou un chemin à accès limité »;
- b) « le segment de sentier établi sur un *chemin public* inclut la traversée d'un pont »;

11 *Loi sur les véhicules hors route*, L.R.Q. 1996, c.60.

12 *Règlement sur la motoneige*, L.R.Q., c. C-24, r.21.

13 *Règlement sur les véhicules tout-terrains*, L.R.Q., c. C-24-2, r. 5.1.

14 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises des routes sous la gestion du ministère des Transports*, Projet, mars 1996, p. 16 - 18.

La traversée du pont doit être la seule façon de franchir un cours d'eau qui ne gèle pas. La traversée doit aussi respecter des critères de visibilité (150 mètres sur le *chemin public*) et il doit y avoir un faible volume de circulation sur le pont.

En plus des normes d'utilisation, le *Règlement sur la motoneige* établit des normes de construction (véhicule, casque protecteur, refuges, dimension des sentiers, signalisation...), des normes d'entretien et des normes de propriété et de possession (assurance sur la motoneige, droit de passage à acquérir, etc.).

2.1.2 Le Règlement sur les véhicules tout-terrains

Le *Règlement sur les véhicules tout-terrains* est entré en vigueur en février 1988 et a été adopté en vertu du *Code de la sécurité routière*¹⁵. Le règlement interdit la circulation sur la chaussée d'un *chemin public*, de même que dans l'emprise et le fossé de ce chemin. Toutefois, « le conducteur d'un véhicule tout-terrain peut emprunter un pont, un viaduc ou un tunnel pour traverser un cours d'eau, une voie ferrée, une autoroute [...] qui coupe un sentier aménagé pour la circulation publique des véhicules tout-terrains... »¹⁶ à la condition que cela soit le moyen le plus rapproché pour rejoindre le sentier.

Par ailleurs, si c'est la seule façon de contourner une propriété privée, le conducteur d'un véhicule tout-terrain peut circuler sur une distance maximale de 500 mètres dans la partie de l'emprise entre le fossé et les propriétés privées (art. 10).

Le *Règlement sur les véhicules tout-terrains* traite également de règles relatives à l'utilisation des véhicules (âge du conducteur, obligation du port du casque...) et de règles de bonne conduite.

2.2 La Loi sur les véhicules hors route

La *Loi sur les véhicules hors route* a été adoptée en décembre 1996, mais il fallut attendre le 2 octobre 1997 pour sa mise en vigueur. Cette loi s'applique aux véhicules suivants :

- «1^o les motoneiges dont la masse nette n'excède pas 450 kilogrammes et dont la largeur, équipement compris, n'excède pas 1,28 mètre;
- 2^o les véhicules tout-terrains motorisés, munis d'un guidon et d'au moins deux roues, qui peuvent être enfourchés et dont la masse nette n'excède pas 600 kilogrammes;
- 3^o les autres véhicules motorisés destinés à circuler en dehors des *chemins publics* et prévus par règlement. »¹⁷

15 *Code de la sécurité routière*, L.R.Q., c. C-24.2.

16 *Règlement sur les véhicules tout-terrains*, L.R.Q., c. C-24-2, r. 5.1, art. 10.

17 *Loi sur les véhicules hors route*, L.R.Q. 1996, c. 60, art. 1.

Cette loi maintient l'interdiction de circulation de *véhicules hors route* sur un *chemin public*, mais prévoit plusieurs exceptions. De plus, l'alinéa 6 de l'article 11 permet au ministre des Transports et aux municipalités de déterminer par règlement les conditions selon lesquelles la circulation de *véhicules hors route* est permise sur un *chemin public* sous leur responsabilité respective. Le règlement municipal doit recevoir l'approbation du ministre des Transports conformément à l'article 627 du *Code de la sécurité routière*.

En résumé, la *Loi sur les véhicules hors route* :

- impose le port de certains équipements pour les utilisateurs (casque, chaussures...) et l'obligation de doter les véhicules de certains équipements (feu, réflecteur, caractéristiques pour les traîneaux...) (art. 2 et 23);
- identifie des modalités de circulation relativement au domaine public et au domaine privé (art. 8 à 14);
- impose des règles d'aménagement et de signalisation de sentiers comprenant, entre autres, l'obligation au club d'assurer une signalisation adéquate ainsi qu'un aménagement et un entretien appropriés. Par ailleurs, les clubs doivent faire une demande d'autorisation au Ministère pour chaque traverse de route sous la gestion du MTQ (art. 15 à 17);
- insiste sur l'importance des compétences de conduite chez les utilisateurs (âge minimum de 14 ans, certificat obligatoire pour les moins de 16 ans...) (art. 18);
- prévoit des mécanismes de protection des personnes et des biens, des règles d'application des différentes prescriptions (pouvoir de l'agent de surveillance) ainsi que des pouvoirs réglementaires pour le gouvernement et les municipalités locales (art. 37 à 45 et 46 à 49).

2.3 La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et les MRC

Comme pour les pistes cyclables, une municipalité régionale de comté (MRC) a la possibilité, pour les sentiers de *véhicules hors route* d'envergure régionale, de créer un parc régional et de l'inclure dans son schéma d'aménagement et cela, en vertu de l'article 688 du *Code municipal*¹⁸. Une MRC doit également inclure dans son schéma des dispositions pour « décrire et planifier l'organisation du transport terrestre »¹⁹, ce qui comprend les sentiers de motoneiges et de VTT. Les municipalités peuvent

18 L.R.Q., c. C-21.1. L'article 688, alinéas 1 et 2, du *Code municipal* se lit comme suit:

« Toute municipalité régionale de comté peut, par règlement, déterminer l'emplacement d'un parc régional, qu'elle soit propriétaire ou non de l'emprise de ce parc. Son secrétaire-trésorier doit, avant l'adoption de ce règlement, donner et afficher un avis conformément au quatrième alinéa de l'article 445.

Un tel règlement est sans effet quant aux tiers tant que la municipalité régionale de comté n'est pas devenue propriétaire de l'emprise ou n'a pas conclu une entente lui permettant d'y exploiter le parc avec ce propriétaire ou, dans le cas d'une terre du domaine public, avec celui qui a autorité sur cette terre. »

19 *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q. c. A-19.1, art. 5 (7).

également influencer la localisation de sentiers de *véhicules hors route* par la définition des grandes affectations du sol²⁰.

Toutefois, un jugement de janvier 1999, dans le cas de la piste cyclable Jacques-Cartier/Porneuf, assimile la piste cyclable à une voie de circulation. Par conséquent, elle ne peut pas être considérée comme un parc régional et il en résulte que ce n'est plus l'autorité de la MRC qui s'exerce mais plutôt celle des municipalités locales. Le projet de loi 55, qui sera déposé bientôt à l'Assemblée nationale apporte des modifications à l'article 688 du *Code municipal* en précisant que les pistes cyclables et les parcs linéaires peuvent être assimilés à des parcs régionaux. On pourra y lire ce qui suit : « Pour l'application du présent article et des articles 688.1 à 688.4, est assimilé à un parc un espace naturel ou un corridor aménagé pour la pratique d'activités récréatives et sportives »²¹.

2.3.1 Orientations des MRC de l'Abitibi-Témiscamingue concernant les sentiers pour véhicules hors route

À l'exception de la MRC de Témiscamingue, toutes les MRC de la région sont en processus de révision de leur schéma d'aménagement.

Dans son projet de schéma d'aménagement révisé, la MRC de Vallée-de-l'Or a pour objectif d'aménagement de « consolider le réseau de motoneiges existant sur le territoire de la MRC »²². Elle localise sur carte le réseau de sentiers de motoneiges. Elle y fait également mention du projet d'un nouveau sentier reliant Val-d'Or au sud du Québec, via la Réserve faunique La Vérendrye. Le projet de schéma révisé ne traite pas du développement de sentiers pour VTT.

La MRC d'Abitibi-Ouest a travaillé, particulièrement ces dernières années, à officialiser le tracé du sentier de motoneiges Trans-Québec en Abitibi-Ouest. De plus, dans le prochain schéma, elle désire conserver l'intégrité du réseau de motoneiges actuel. Bien qu'il y ait un club local de VTT dans la municipalité de Taschereau, la MRC n'a pas défini d'objectifs relativement à cette activité²³.

La MRC d'Abitibi n'est pas très avancée dans le processus de révision de son schéma d'aménagement. Elle compte identifier et reconnaître l'activité de motoneige et les sentiers présents sur son territoire. Sur les blocs de lots intramunicipaux, la MRC veut que soit conservée une bande forestière d'une largeur de 30 mètres le long des sentiers de motoneiges²⁴.

La MRC de Rouyn-Noranda a indiqué, dans un document de travail élaboré dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement, son intention de maintenir et de

20 *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q. c. A-19.1, art. 83 (2).

21 Vélo Québec, *Bulletin d'information de La Route Verte*, volume 5, numéro 2, Juin 1999.

22 MRC de Vallée-de-l'Or, *Projet de schéma d'aménagement révisé*, 1997, p. 132.

23 Information transmise verbalement par l'aménagiste de la MRC d'Abitibi-Ouest.

24 Information transmise verbalement par l'aménagiste de la MRC d'Abitibi.

consolider les réseaux de motoneiges en assurant la permanence des sentiers. Elle présente sur carte les sentiers de motoneiges actuels.

2.4 Autres lois et règlements

Il est obligatoire d'obtenir un certificat d'autorisation du ministère de l'Environnement du Québec pour faire passer un sentier de motoneiges ou de VTT à proximité d'un cours d'eau ou pour le traverser²⁵.

D'autres lois et règlements interviennent dans la localisation des sentiers de motoneiges et de VTT ou ont un impact sur la circulation des *véhicules hors route*, notamment :

- le *Code de la sécurité routière*, L.R.Q., c. C-24.2;
- la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune*, L.R.Q., c. C-61.1;
- la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*, L.R.Q., c. E-12.01;
- la *Loi sur les forêts*, L.R.Q., c. F-4.1;
- la *Loi sur les mines*, L.R.Q., c. M-13;
- la *Loi sur les parcs*, L.R.Q., c. P-9;
- la *Loi sur le régime des eaux*, L.R.Q., c. R-13;
- la *Loi sur les réserves écologiques*, L.R.Q., c. R-26.1;
- la *Loi sur les terres agricoles du domaine public*, L.R.Q., c. T-7.1;
- la *Loi sur les terres du domaine public*, L.R.Q., c. T-8.1;
- la *Loi sur la qualité de l'environnement*, L.R.Q., c. Q-2.

2.5 La Politique sur la circulation des véhicules hors route (projet)

Au début des années quatre-vingt-dix, le gouvernement québécois a entrepris une démarche en vue de l'adoption d'une politique sur la circulation des *véhicules hors route* dans les emprises routières. La politique est encore à l'état de projet.

Un premier document, intitulé *Vers une politique sur les véhicules hors route*, a été déposé en 1991. Il traitait, entre autres, de la nécessité d'une nouvelle législation et des lignes directrices d'un premier projet de loi. Dans le cadre de l'élaboration de ce document, le gouvernement avait mandaté le ministère des Transports pour qu'il réalise une consultation auprès de la population²⁶. Une rencontre a eu lieu à Rouyn-Noranda dans le cadre d'une tournée provinciale²⁷.

25 *Loi sur la qualité de l'environnement*, L.R.Q., c. Q-2, art. 20 et 22.

26 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises des routes sous la gestion du ministère des Transports*, Projet, mars 1996, p. 2.

27 Cette rencontre a eu lieu en novembre 1991.

La dernière version du projet de politique²⁸ identifie six orientations qui devraient être appliquées dans le développement et la pratique des activités impliquant les *véhicules hors route*, que voici :

- « 1. Permettre une circulation contrôlée dans les emprises en aménageant des sentiers sécuritaires sur des distances limitées, lorsque les critères de justification sont satisfaits et les conditions de la permission respectées.
2. La circulation longitudinale doit s'effectuer hors du fossé et de la chaussée et une barrière physique rend impossible tout accès à la route; des conditions additionnelles de circulation sont établies.
3. Pour la circulation longitudinale, différencier emprise construite et non construite et tarifer celle-ci.
4. Privilégier une approche de concertation et de partenariat avec les divers intervenants gouvernementaux et externes par rapport à l'ensemble de la problématique des *véhicules hors route*.
5. Faire connaître aux municipalités les principes et les règles de circulation établis par le MTQ afin d'aider celles-ci à définir leur propre encadrement pour la circulation de motoneiges en milieu urbanisé sur les routes de gestion municipale.
6. Favoriser le développement et le renforcement de l'expertise en matière de sécurité »²⁹.

Ce même projet de politique indique également trois conditions qui doivent être respectées pour accorder une permission de circulation longitudinale :

- La circulation longitudinale est accordée pour contourner un obstacle physique ou pour atteindre un point de ravitaillement (ex : station-service);
- Le lien sur l'emprise doit être nécessaire et il doit relier deux sentiers existants;
- Il doit y avoir un protocole d'entente entre le MTQ et le Club sous forme de permission de circuler³⁰.

28 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières*, Projet, 13 mars 1998, 28 pages et annexes.

29 Ibid., p. 18 - 28.

30 Ibid., p. 20.

3.0 PORTRAIT RÉGIONAL DE LA PRATIQUE DE LA MOTONEIGE ET DU VÉHICULE TOUT-TERRAIN

3.1 La motoneige

La pratique de la motoneige est devenue populaire dans les années soixante, ce qui a conduit à la naissance des premiers clubs de motoneigistes au Québec. En 1974, les clubs se regroupèrent à l'intérieur de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (F.C.M.Q.). Le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche exigeait, à des fins de subventions, qu'un seul organisme regroupe tous les clubs³¹.

En 1997-1998, il y avait 270 137 membres de clubs de motoneigistes au Canada et 113 758 au Québec, soit 42 % du total canadien. En cinq ans, le nombre de membres au Québec a augmenté de 43,3 % (voir le tableau 1). Avec ses 7 649 membres, l'Abitibi-Témiscamingue représentait 6,7 % du total québécois pour la saison 1997-1998, mais 9,5 % en 1993-1994. Pour la région, la croissance du nombre de membres n'a été que de 1,6 % en cinq ans et le nombre de membres peut y fluctuer à la hausse ou à la baisse d'une année à l'autre³².

Pour le Québec en 1997-1998, il y avait 157 905 motoneiges immatriculées à la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ). Les 113 758 membres³³ des clubs de motoneigistes représentaient donc 72,0 % de ce nombre. En Abitibi-Témiscamingue, le nombre de membres des clubs représente moins de la moitié du nombre de motoneiges immatriculées, soit 44,2 % pour la saison 1997-1998 (7 649 membres sur 17 312 motoneiges immatriculées) (Tableau 1). Pour ce qui est de la croissance du nombre de motoneiges immatriculées, elle a été de 12,6 % au Québec en cinq ans et de 10,0 % en Abitibi-Témiscamingue.

Depuis la saison 1996-1997, la popularité de la motoneige en région semble à la baisse. C'est aussi ce que les statistiques du tableau 1 laissent croire. La pratique de la motoneige varie aussi selon les conditions économiques car, avec le coût de la carte de membre, les coûts d'essence, de repas et d'hébergement, les sorties en motoneige peuvent être considérées dispendieuses.

La température ainsi que la quantité de neige ont un effet important sur la popularité de la pratique de la motoneige. Plusieurs décideront de ne pas prendre leur carte de membre une année à cause de la température, des conditions de la neige et du nombre restreint de semaines pour pratiquer la motoneige.

31 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Vers une politique sur les véhicules hors route*, non daté, p. 7.

32 Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (F.C.M.Q.) et le Rapport Annuel 1997-1998 de la F.C.M.Q.

33 Le droit d'accès est apposé sur la motoneige. En conséquence, un membre est compté pour chaque motoneige immatriculée et inscrite au club.

TABLEAU 1

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE MEMBRES DES CLUBS ET DU NOMBRE DE MOTONEIGES IMMATRICULÉES

	Nombre de membres			Nombre de motoneiges immatriculées			Nb de membres / nb de motoneiges	
	Qc	A-T	A-T/ Qc	Qc	A-T	A-T/ Qc	Qc	A-T
1993*-1994	79 401	7 526	9,5 %	140 248	15 744	11,2 %	56,6 %	47,8 %
1994*-1995	91 117	7 179	7,9 %	149 311	16 464	11,0 %	61,0 %	43,6 %
1995*-1996	100 933	9 324	9,2 %	158 982	17 374	10,9 %	63,5 %	53,7 %
1996*-1997	107 148	9 140	8,5 %	154 697	17 016	11,0 %	69,3 %	53,7 %
1997*-1998	113 758	7 649	6,7 %	157 905	17 312	11,0 %	72,0 %	44,2 %

* Année de référence pour le nombre de motoneiges immatriculées.

Source : Société de l'assurance automobile du Québec, *Dossier statistique - Bilan 1997*, Mai 1998.

Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (F.C.M.Q.).

Note : Une partie des membres résident dans d'autres provinces canadiennes et aux États-Unis.

Les tableaux 2 et 3 répartissent, entre 1990 et 1997, le nombre de motoneiges immatriculées dans les cinq MRC de la région ainsi que le taux de possession d'une motoneige par habitant. On remarque une croissance constante du nombre de motoneiges immatriculées dans toutes les MRC jusqu'en 1995. En 1996, les MRC de la région connaissent une baisse, à l'exception de la MRC de Vallée-de-l'Or qui a vu sa croissance se poursuivre. Pour ce qui est du taux de possession, il est cinq fois plus élevé en Abitibi-Témiscamingue qu'au Québec (une motoneige par 9,1 habitants contre une par 46,2). À l'intérieur de la région, c'est en Abitibi-Ouest qu'il est le plus élevé (1 par 6,8 habitants) et dans la MRC de Vallée-de-l'Or qu'il est le plus faible (1 par 11,2 habitants).

TABLEAU 2

NOMBRE DE MOTONEIGES IMMATRICULÉES PAR MRC ENTRE 1990 ET 1997 EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

	Abitibi	Abitibi-Ouest	Rouyn-Noranda	Témiscamingue	Vallée-de-l'Or	Région
1990	1 898	2 590	3 550	1 736	2 265	12 039
1991	2 091	2 986	3 787	1 991	2 528	13 303
1992	2 390	3 181	3 931	2 097	2 838	14 438
1993	2 745	3 354	4 167	2 175	3 302	15 744
1994	2 916	3 476	4 348	2 131	3 593	16 464
1995	3 109	3 600	4 528	2 212	3 925	17 374
1996	3 065	3 487	4 369	2 128	3 967	17 016
1997	3 129	3 458	4 462	2 164	4 099	17 312

Source : SAAQ, *Accidents, parc automobile, permis de conduire*, 1990-1996.

SAAQ, *Dossier statistique, Bilan 1997, Accidents, parc automobile, permis de conduire*.

Note : Le nombre de motoneiges réellement en circulation n'est pas connu, car une partie d'entre elles ne sont pas immatriculées.

TABLEAU 3

TAUX DE POSSESSION D'UNE MOTONEIGE EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE EN 1996

MRC de la région	Population 1996	Nombre de motoneiges	Taux de possession
Abitibi	25 280	3 065	1 par 8,3 habitants
Abitibi-Ouest	23 571	3 487	1 par 6,8 habitants
Rouyn-Noranda	42 638	4 369	1 par 9,8 habitants
Témiscamingue	18 027	2 128	1 par 8,5 habitants
Vallée-de-l'Or	44 389	3 967	1 par 11,2 habitants
Région	153 905	17 016	1 par 9,1 habitants
Province du Québec	7 138 795	154 697	1 par 46,2 habitants

Source : Statistique Canada, *Recensement de 1996*, N° 93-357-XPB au catalogue.

SAAQ, *Accidents, parc automobile, permis de conduire*, 1990-1996.

L'Abitibi-Témiscamingue peut compter sur un vaste réseau de sentiers de motoneige. En 1997-1998, il y avait plus de 2 691 kilomètres, ce qui représente environ 8 % du total québécois et 2 % du total canadien. Le tableau 4 présente la répartition du kilométrage reconnu parmi les 9 clubs de motoneigistes de la région. La carte 1, en pochette, localise les limites territoriales des clubs de la région.

TABLEAU 4

LONGUEUR DU RÉSEAU DE SENTIERS DE MOTONEIGES, PAR CLUB, 1997-1998

Club de motoneiges de l'Abitibi-Témiscamingue	Kilométrage reconnu
Club motoneige Abitibi-Ouest inc.	350
Le club de moto-neige d'Amos inc.	226
Club de moto-neige de Barraute inc.	110
Club de moto-neige du Témiscamingue	755
Club de moto-neige de Malartic inc.	161
Club motoneigistes région Rouyn-Noranda inc.	272
Club moto neige Lions de Senneterre	378
Club ski-moteur Val-d'Or inc	292
Club motoneige "Le Grand Duc" de Granada inc.	147
Total Abitibi-Témiscamingue	2 691
Province de Québec	33 551
Canada	131 434

Source : Fédération des clubs motoneigistes du Québec (F.C.M.Q.)

Note : La section de l'Abitibi-Témiscamingue de la F.C.M.Q. comprend, en plus, les clubs de Radisson (125 membres), Lebel-sur-Quévillon (193 membres) et Matagami (308 membres), pour un total de 3 315 membres. Le territoire de ces clubs ne fait pas partie du territoire à l'étude.

En Abitibi-Témiscamingue, les sentiers n^{os} 63, 83 et 93 font partie du réseau Trans-Québec. Ils font le lien avec les autres régions du Québec et avec l'Ontario. Le sentier n^o 83 relie la région aux secteurs plus à l'est via Senneterre et Parent. Le sentier n^o 63 est localisé plus au sud et relie Belleterre à Maniwaki du côté est, et Témiscaming à North Bay du côté ouest. Le sentier n^o 93, pour sa part, relie Senneterre et Chibougamau (voir la carte 1 en pochette).

À l'intérieur de la région, le réseau de sentiers provinciaux, régionaux et locaux relie les municipalités entre elles et presque tous les hameaux. Dans plusieurs secteurs de la région, ces sentiers permettent de faire des boucles, ce qui évite aux motoneigistes de revenir sur leurs pas pour le retour. Le Témiscamingue est relié au reste de la région par Rouyn-Noranda.

Outre les sentiers reconnus par la F.C.M.Q., il existe plusieurs sentiers à statut plus ou moins informel. La plupart sont à vocation locale, mais l'un d'entre eux relie les municipalités de Témiscaming et de Belleterre. Ce sentier utilise des chemins en milieu forestier et sa localisation varie d'une année à l'autre et au cours d'une même saison, pour éviter que les motoneigistes circulent sur les mêmes chemins que les camions transportant du bois en longueur³⁴.

34 Cette information a été communiquée par M^{me} Ghyslaine Dessureault de la pourvoirie Lac à la Truite.

Quelques nouveaux sentiers sont projetés ou en voie de réalisation. Un sentier sera complété pour la saison 1999-2000 entre Belleterre et Val-d'Or, via Winneway et Rapide-Sept; la signalisation est à compléter. D'autres sentiers sont prévus dans la réserve faunique La Vérendrye³⁵. En 1996, les autochtones de Kitcisakik et la Société des établissements de plein air du Québec (SÉPAQ) ont entrepris des travaux en vue de relier le Barrage-Bourque, situé dans la réserve faunique, au sentier n° 63, en empruntant surtout des chemins en milieu forestier existants. Les autochtones de Lac-Simon, pour leur part, envisagent d'aménager un sentier partant de leur village jusqu'à la baie des Sables du Grand lac Victoria. Ces sentiers pourraient éventuellement servir pour le transit entre Louvicourt et les secteurs de Maniwaki et Mont-Laurier. Cependant, ces projets soulèvent de l'inquiétude chez les entreprises établies le long des sentiers existants (n^{os} 63 et 83) qui craignent une diminution de leur clientèle³⁶.

La Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec (DATNQ) a cartographié les passages de motoneige sur le réseau routier sous sa gestion. Pour la saison 1998-1999, 134 passages autorisés pour la motoneige ont été répertoriés dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue. Les cartes 2 à 6 localisent ces passages. On retrouve beaucoup plus de passages sur le réseau municipal. Dans la dernière saison, ils étaient au nombre de 261 sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue³⁷.

L'activité de la motoneige génère des retombées économiques appréciables au Québec. Au total, les dépenses directes des motoneigistes au Québec sont estimées à 413 millions de dollars par année. À cela, il faut ajouter les investissements des entreprises associées à l'industrie de la motoneige (fabrication des motoneiges, construction et entretien des sentiers, réseau de vente et d'entretien de motoneiges, etc.) qui se chiffrent à 851 millions de dollars par année³⁸.

35 Collini, Mariella, Portrait de la situation, sentier de motoneiges de la réserve faunique La Vérendrye - Abitibi-Témiscamingue, CRDAT, août 1996, 28 pages.

36 Association touristique régionale de l'Abitibi-Témiscamingue (ATRAT) et Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue (CRDAT), Compte rendu de la séance de travail tenue à Val-d'Or le 30 mars 1999, 6 pages et annexes.

37 L'information provient du ministère de l'Éducation.

38 Zins Beausnesne et associés, Évaluation des impacts économiques directs de la pratique touristique de la motoneige au Québec, 1997, 25 pages.



Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Portrait de la sécurité lié à l'utilisation de la motoneige et des VTT

Carte 2 Passages autorisés pour motoneiges et VTT pour 1998-1999 MRC d'Abitibi

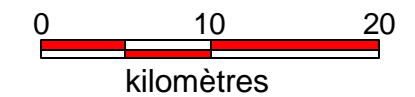
No	RTS	Chaînage	Repères physiques	Association
1	111-02-010	1+300	Près de Services Forestiers d'Amos	Club de motoneigistes d'Amos inc.
2	111-01-080	5+450	Vis-à-vis le cimetière d'Amos	Club de motoneigistes d'Amos inc.
3	109-01-070	4+690	200 mètres au sud de l'intersection des routes 111 et 395, vis-à-vis Station Service Dupont	Club de motoneigistes d'Amos inc.
4	395-01-060	5+600	Vis-à-vis de la rue Papetières, l'usine Donohue	Club de motoneigistes d'Amos inc.
5	395-01-060	1+000	Vis-à-vis l'entrée du camp du Domaine	Club de motoneigistes d'Amos inc.
6	111-01-050	5+300	Rang 4 à 2,2 km au sud du village de La Corne	Club de motoneigistes d'Amos inc.
7	395-01-050	11+000	Vis-à-vis l'entrée du champ de tir d'Amos	Club de motoneigistes d'Amos inc.
8	395-01-013	4+460	Vis-à-vis le Dépanneur 4 Saisons avant le pont	Club de motoneigistes d'Amos inc.
9	111-02-030	5+400	Vis-à-vis l'entrée du chemin du Lac à la Truite	Club de motoneigistes d'Amos inc.
10	20650-01-000	1+600	Ligne des rangs 6-7 à 1,6 km de l'intersection de la route 111	Club de motoneigistes d'Amos inc.
11	399-01-020	3+838	600 mètres au sud du pont ruisseau Davy	Club de motoneigistes d'Amos inc.
12	386-01-021	3+800	Vis-à-vis le bar de Landrienne	Club de motoneigistes d'Amos inc.
13	109-01-060	6+700	Ligne des Rangs 4-5 à 1,6 km au nord du village de Saint-Mathieu	Club de motoneigistes d'Amos inc.
14	109-01-041	12+640	Rang 5 à 2,0 km avant l'intersection pour le chemin allant au village de La Motte	Club de motoneigistes d'Amos inc.
15	111-01-050	3+500	Rang 3 à 4,0 km au sud du village de La Corne	Club de motoneigistes d'Amos inc.
16	397-02-090	9+700	Vis-à-vis la ligne de pylônes électriques, canton Laas	Club de motoneigistes de Barraute inc.
17	19580-03-030	3+000	4,0 km à l'ouest de Barraute	Club de motoneigistes de Barraute inc.
18	386-02-010	8+700	Rang 3 à 3,8 km au nord du village de Barraute	Club de motoneigistes de Barraute inc.
19	397-02-010	0+300	Rang 9 à 300 mètres au nord de l'intersection de la route 386	Club de motoneigistes de Barraute inc.
20	397-02-010	3+000	Rang 10 à 3,0 km au nord de l'intersection de la route 386	Club de motoneigistes de Barraute inc.
21	19228-01-000	0+200	200 mètres à l'est de l'intersection de la route 386	Club de motoneigistes de Barraute inc.



Identification des passages

- Passage de motoneiges
- Localisation du passage
- Réseau national
- Réseau régional
- Réseau collecteur
- Réseau d'accès aux ressources
- Limite des municipalités
- Limite des MRC
- Communauté autochtone

Échelle 1 : 450 000



Sources :
- Ministère des Transports du Québec, 1998

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles, cartes numériques, échelle 1 : 250 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Septembre 1999



Ontario

NORD-DU-QUÉBEC

No	RTS	Chainage	Repères physiques
1	393-01-030	4+780	450 mètres de l'intersection de la route 388
2	21300-03-000	3+237	0,5 km à la sortie est du village de Gallichan
3	21300-03-000	1+992	Près du pont de la rivière Duparquet dans le village de Gallichan (rive ouest)
4	393-01-050	2+920	1,4 km au nord du rang X - I
5	20550-01-000	2+570	Près du Tremplin Industriel dans le village de Ste-Germaine-Boulé
6	393-01-060	3+515	1,5 km au sud de Palmarolle
7	390-01-010	8+465	500 mètres à l'ouest des limites de la municipalité
8	393-01-070	4+915	1,6 km au nord du rang V 111 - I X
9	390-01-020	6+835	Près du garage René Blanchette
10	101-04-080	1+050	Vis-à-vis l'entrée du garage Octane Ultra
11	101-04-080	1+330	En face du Club de motoneiges Les Aventuriers
12	21390-05-000	3+674	À l'entrée ouest de Colombourg
13	21390-03-000	6+510	1,8 km à l'ouest de Mancebourg, vis-à-vis l'entrée du No civique 627
14	21390-03-000	4+020	100 mètres à l'ouest de Mancebourg
15	21390-03-000	1+305	1,3 km à l'est de la route vers Dupuy
16	111-02-160	2+940	200 mètres à l'est de la route 393
17	111-02-171	0+335	300 mètres au nord de l'intersection des route 111-393, l'entrée de Ultramar
18	111-02-201	1+535	200 mètres à l'ouest de La Sarre, près du pont de la rivière La Sarre
19	393-02-011	3+105	500 mètres au nord de la La Sarre
20	111-02-210	2+420	1,5 km à l'est de la courbe
21	111-02-210	6+665	Vis-à-vis l'ancienne voie ferrée
22	21510-02-000	2+610	1,1 km à l'ouest de la route 111, vis-à-vis l'ancienne voie ferrée
23	21580-02-000	6+240	1,6 km à l'ouest de la route 111, vis-à-vis l'ancienne voie ferrée
24	21531-02-020	0+990	200 mètres à l'est du village de Clermont
25	393-02-040	1+870	1,0 km au sud de l'intersection de la route vers Villebois
26	111-02-120	1+290	Avant l'intersection de la route 101, entre le village et le pont
27	111-02-100	1+355	Ancien chemin de rang
28	111-02-090	2+750	100 mètres à l'ouest du garage Fournier



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-
Nord-du-Québec

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Portrait de la sécurité lié à l'utilisation de la motoneige et des VTT

Carte 3 Passages autorisés pour motoneiges et VTT pour 1998-1999 MRC d'Abitibi-Ouest

Identification des passages

- Passage de motoneiges
- Localisation du passage
- Réseau national
- Réseau régional
- Réseau collecteur
- Réseau d'accès aux ressources
- Limite des municipalités
- Limite des MRC
- Limite des provinces

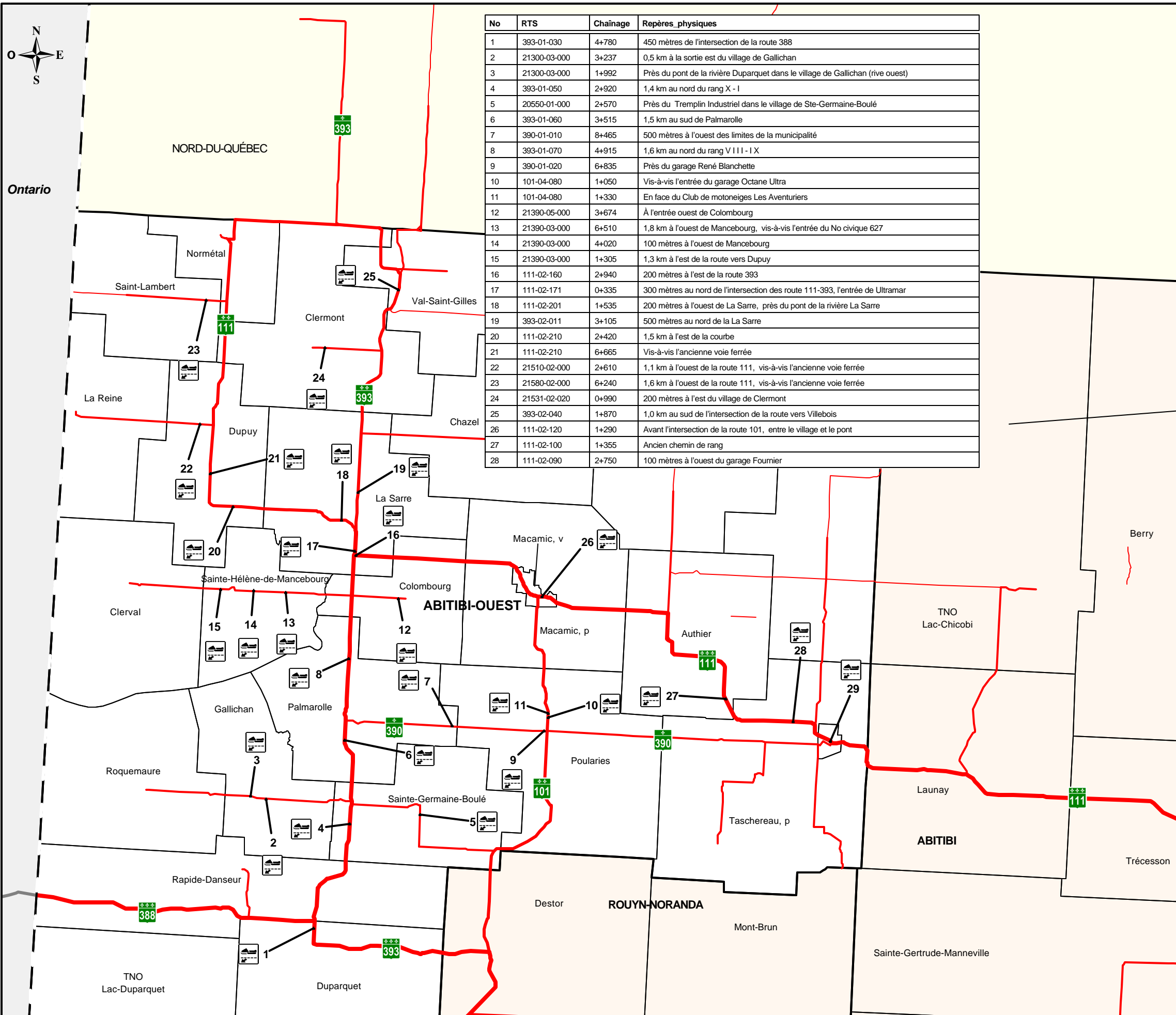
Échelle 1 : 300 000



Source :
- Ministère des Transports du Québec, 1998

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles, cartes numériques, échelle 1 : 250 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Septembre 1999












Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

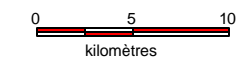
Portrait de la sécurité lié à l'utilisation de la motoneige et des VTT

Carte 4 Passages autorisés pour motoneiges et VTT pour 1998-1999 MRC Rouyn-Noranda

Identification des passages

-  Passage de motoneiges
-  Localisation du passage
-  Réseau national
-  Réseau régional
-  Réseau collecteur
-  Réseau d'accès aux ressources
-  Limite des municipalités
-  Limite des MRC
-  Limite des frontières

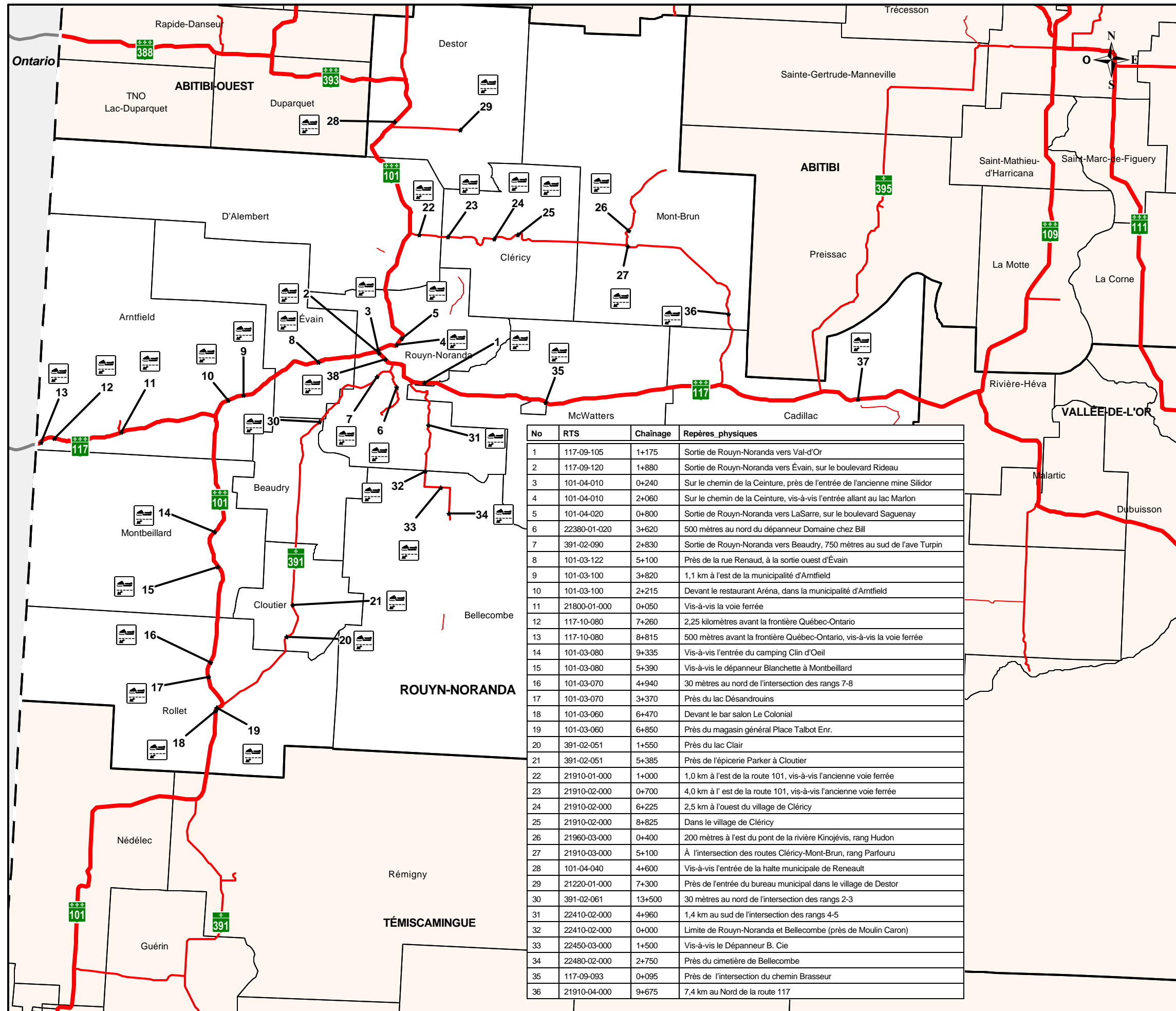
Échelle 1 : 400 000



Source :
- Ministère des Transports du Québec, 1998

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles, cartes numériques, échelle 1 : 250 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Septembre 1999

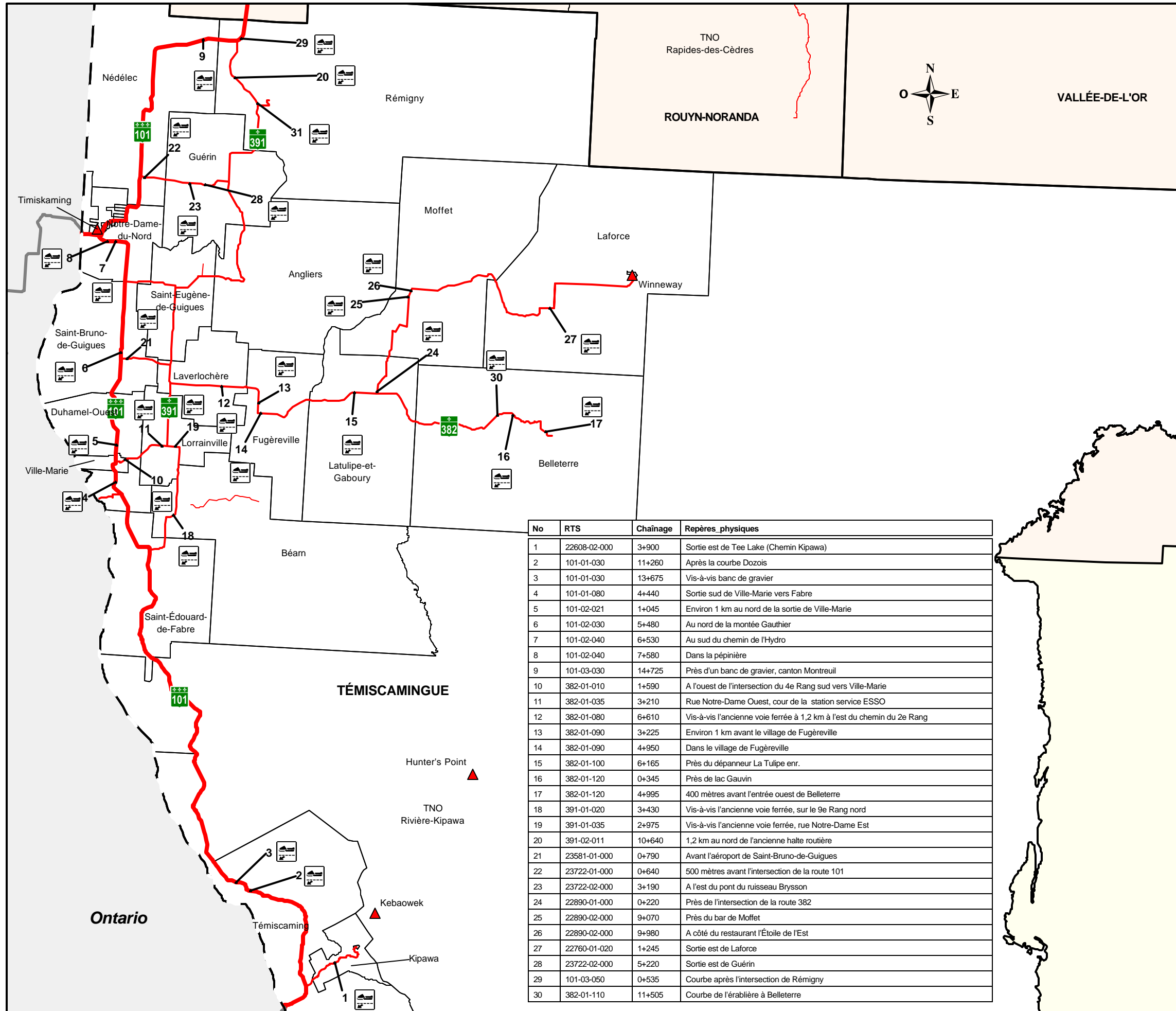


No	RTS	Chainage	Repères physiques
1	117-09-105	1+175	Sortie de Rouyn-Noranda vers Val-d'Or
2	117-09-120	1+880	Sortie de Rouyn-Noranda vers Évain, sur le boulevard Rideau
3	101-04-010	0+240	Sur le chemin de la Ceinture, près de l'entrée de l'ancienne mine Silidor
4	101-04-010	2+060	Sur le chemin de la Ceinture, vis-à-vis l'entrée allant au lac Marlon
5	101-04-020	0+800	Sortie de Rouyn-Noranda vers LaSarre, sur le boulevard Saguenay
6	22380-01-020	3+620	500 mètres au nord du dépanneur Domaine chez Bill
7	391-02-090	2+830	Sortie de Rouyn-Noranda vers Beaudry, 750 mètres au sud de l'ave Turpin
8	101-03-122	5+100	Près de la rue Renaud, à la sortie ouest d'Évain
9	101-03-100	3+820	1,1 km à l'est de la municipalité d'Arntfield
10	101-03-100	2+215	Devant le restaurant Aréna, dans la municipalité d'Arntfield
11	21800-01-000	0+050	Vis-à-vis la voie ferrée
12	117-10-080	7+260	2,25 kilomètres avant la frontière Québec-Ontario
13	117-10-080	8+815	500 mètres avant la frontière Québec-Ontario, vis-à-vis la voie ferrée
14	101-03-080	9+335	Vis-à-vis l'entrée du camping Clin d'Oeil
15	101-03-080	5+390	Vis-à-vis le dépanneur Blanchette à Montbeillard
16	101-03-070	4+940	30 mètres au nord de l'intersection des rangs 7-8
17	101-03-070	3+370	Près du lac Désandrouins
18	101-03-060	6+470	Devant le bar salon Le Colonial
19	101-03-060	6+850	Près du magasin général Place Talbot Enr.
20	391-02-051	1+550	Près du lac Clair
21	391-02-051	5+385	Près de l'épicerie Parker à Cloutier
22	21910-01-000	1+000	1,0 km à l'est de la route 101, vis-à-vis l'ancienne voie ferrée
23	21910-02-000	0+700	4,0 km à l'est de la route 101, vis-à-vis l'ancienne voie ferrée
24	21910-02-000	6+225	2,5 km à l'ouest du village de Cléricy
25	21910-02-000	8+825	Dans le village de Cléricy
26	21960-03-000	0+400	200 mètres à l'est du pont de la rivière Kinojévis, rang Hudon
27	21910-03-000	5+100	À l'intersection des routes Cléricy-Mont-Brun, rang Parfouru
28	101-04-040	4+600	Vis-à-vis l'entrée de la halte municipale de Renault
29	21220-01-000	7+300	Près de l'entrée du bureau municipal dans le village de Destor
30	391-02-061	13+500	30 mètres au nord de l'intersection des rangs 2-3
31	22410-02-000	4+960	1,4 km au sud de l'intersection des rangs 4-5
32	22410-02-000	0+000	Limite de Rouyn-Noranda et Bellecombe (près de Moulin Caron)
33	22450-03-000	1+500	Vis-à-vis le Dépanneur B. Cie
34	22480-02-000	2+750	Près du cimetière de Bellecombe
35	117-09-093	0+095	Près de l'intersection du chemin Brasseur
36	21910-04-000	9+675	7,4 km au Nord de la route 117

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Portrait de la sécurité lié à l'utilisation de la motoneige et des VTT

Carte 5
Passages autorisés pour motoneiges et VTT pour 1998-1999
MRC de Témiscamingue



No	RTS	Chainage	Repères physiques
1	22608-02-000	3+900	Sortie est de Tee Lake (Chemin Kipawa)
2	101-01-030	11+260	Après la courbe Dozois
3	101-01-030	13+675	Vis-à-vis banc de gravier
4	101-01-080	4+440	Sortie sud de Ville-Marie vers Fabre
5	101-02-021	1+045	Environ 1 km au nord de la sortie de Ville-Marie
6	101-02-030	5+480	Au nord de la montée Gauthier
7	101-02-040	6+530	Au sud du chemin de l'Hydro
8	101-02-040	7+580	Dans la pépinière
9	101-03-030	14+725	Près d'un banc de gravier, canton Montreuil
10	382-01-010	1+590	A l'ouest de l'intersection du 4e Rang sud vers Ville-Marie
11	382-01-035	3+210	Rue Notre-Dame Ouest, cour de la station service ESSO
12	382-01-080	6+610	Vis-à-vis l'ancienne voie ferrée, à 1,2 km à l'est du chemin du 2e Rang
13	382-01-090	3+225	Environ 1 km avant le village de Fugèreville
14	382-01-090	4+950	Dans le village de Fugèreville
15	382-01-100	6+165	Près du dépanneur La Tulipe enr.
16	382-01-120	0+345	Près de lac Gauvin
17	382-01-120	4+995	400 mètres avant l'entrée ouest de Belleterre
18	391-01-020	3+430	Vis-à-vis l'ancienne voie ferrée, sur le 9e Rang nord
19	391-01-035	2+975	Vis-à-vis l'ancienne voie ferrée, rue Notre-Dame Est
20	391-02-011	10+640	1,2 km au nord de l'ancienne halte routière
21	23581-01-000	0+790	Avant l'aéroport de Saint-Bruno-de-Guigues
22	23722-01-000	0+640	500 mètres avant l'intersection de la route 101
23	23722-02-000	3+190	A l'est du pont du ruisseau Brysson
24	22890-01-000	0+220	Près de l'intersection de la route 382
25	22890-02-000	9+070	Près du bar de Moffet
26	22890-02-000	9+980	A côté du restaurant l'Étoile de l'Est
27	22760-01-020	1+245	Sortie est de Laforce
28	23722-02-000	5+220	Sortie est de Guérin
29	101-03-050	0+535	Courbe après l'intersection de Rémigny
30	382-01-110	11+505	Courbe de l'érablière à Belleterre

- Identification des passages
- Passage de motoneiges
 - Localisation du passage
 - Réseau national
 - Réseau régional
 - Réseau collecteur
 - Réseau d'accès aux ressources
 - Limite des municipalités
 - Limite des MRC
 - Limite des provinces
 - Communauté autochtone

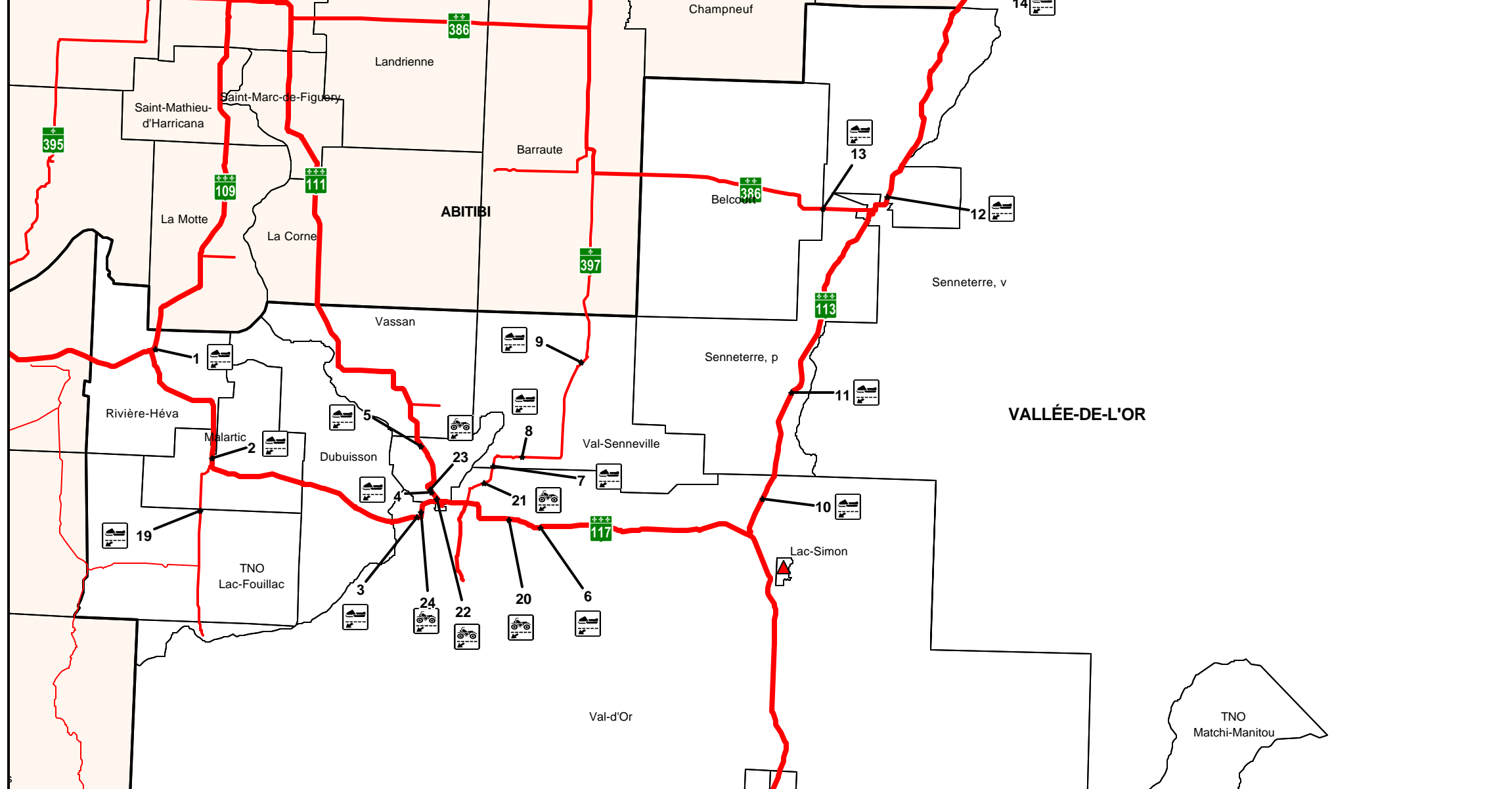
Échelle 1 : 500 000

Source :
- Ministère des Transports du Québec, 1998

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles, cartes numériques, échelle 1 : 250 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Septembre 1999

No	RTS	Chainage	Repères _physiques
1	109-01-030	0+050	Près de l'intersection du chemin du lac Malartic
2	117-08-181	0+150	Sortie nord de Malartic, près du poste de la Sureté du Québec
3	117-08-149	3+000	450 mètres à l'ouest de la voie de contournement de Val-d'Or
4	111-01-027	1+200	A l'entrée sud de la municipalité de Sullivan
5	111-01-027	6+500	975 mètres au nord de l'intersection du chemin de l'île Siscoe
6	117-08-102	0+000	Près de l'entrée de la mine Belmoral
7	397-01-040	0+100	Près du dépanneur Alix
8	397-01-040	3+850	3,0 km au nord du dépanneur Alix
9	397-01-050	1+850	A l'intersection du chemin du rang du pont Couvert (rangs 7-8)
10	113-01-011	4+000	4,0 km de l'intersection de la route 117
11	113-01-040	1+000	Devant le dépanneur S.M.
12	113-01-080	0+654	650 mètres au nord de la sortie de Senneterre vers Lebel-sur-Quévillon
13	386-02-080	0+000	Aux limites municipales de Senneterre et Belcourt
14	113-01-100	3+205	Sur la ligne des rangs 2-3, canton Ducros, au sud du lac Boucane
15	113-01-100	5+830	Rang 4, canton Ducros, au nord du lac Boucane
16	113-01-130	3+315	A l'intersection des route 113 - Rangs 2-3, Beattyville, canton Laas
17	113-01-130	6+844	Sur l'ancienne ligne de chemin de fer, km 103,5
18	113-02-060	14+888	Sur l'ancienne ligne de chemin de fer, km 190,3
19	18650-01-000	5+113	Chemin du ac Mourirer
20	117-08-102	3+261	2,5 à l'est de la voie de contournement de Val-d'Or (VTT)
21	397-01-031	1+079	De chaque côté de la rue Jolie (VTT)
22	111-01-027	0+380	Près de l'intersection des routes 117 et 111 (VTT)
23	111-01-027	1+506	Intersection avec la rue Brisson (VTT)
24	117-08-149	2+080	Traverse sur la voie ferrée (VTT)

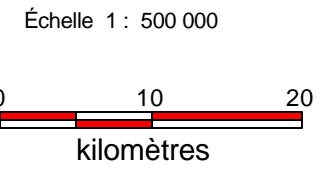


Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Portrait de la sécurité lié à l'utilisation de la motoneige et des VTT

Carte 6
Passages autorisés pour motoneiges et VTT pour 1998-1999
MRC Vallée-de-l'or

- Identification des passages
- Passage de motoneiges
 - Localisation du passage
 - Réseau national
 - Réseau régional
 - Réseau collecteur
 - Réseau d'accès aux ressources
 - Limite des municipalités
 - Limite des MRC
 - Communauté autochtone



Source :
- Ministère des Transports du Québec, 1998

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles, cartes numériques, échelle 1 : 250 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Septembre 1999

3.2 Le véhicule tout-terrain (VTT)

Le véhicule tout-terrain a connu un essor prodigieux au début des années quatre-vingt. En effet, entre 1980 et 1988, 180 000 véhicules de trois et quatre roues ont été vendus au Québec³⁹.

Très tôt sont apparus des problèmes de sécurité dans la pratique de ce sport. Au Québec, la Régie de l'assurance automobile du Québec maintenant la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), s'est penchée sur la question; un groupe de travail déposait en 1986 un rapport qui suggère « une réglementation du secteur et son encadrement à l'intérieur de clubs »⁴⁰.

La vente de véhicules à trois roues s'est achevée à la fin de l'année 1987 à la suite de pressions publiques qui décriaient l'ampleur des problèmes de sécurité⁴¹. Une décision de l'ensemble des ministres des Transports des provinces canadiennes a été prise afin d'interdire la vente de véhicules trois roues neufs. Cela fait suite à une décision semblable prise aux États-Unis, ceci afin d'éviter « le dumping » de tels véhicules au Canada.

En 1996, 72 clubs de vététistes étaient affiliés à la Fédération québécoise des clubs motocyclistes associés (F.Q.C.M.A.) et près de 11 000 membres circulaient sur un réseau de 14 127 km de sentiers balisés⁴².

Comme ailleurs au Québec, le nombre de véhicules tout-terrains en Abitibi-Témiscamingue n'a cessé d'augmenter dans les dernières années, de 8 372 à 12 240 entre 1990 et 1996, soit une augmentation de 46,2 %. Il semble que le VTT soit, en Abitibi-Témiscamingue, davantage un véhicule utilitaire qu'un véhicule récréatif. Une proportion importante des propriétaires de véhicules tout-terrains l'utilise comme véhicule pour leurs activités agricoles, de chasse et de pêche.

Le tableau 5 montre la répartition du nombre de véhicules tout-terrains immatriculés dans les cinq MRC de la région, entre 1990 et 1997.

39 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Vers une politique sur les véhicules hors route*, non daté, p.13.

40 Ibid. p. 15.

41 Ibid. p. 15.

42 Fédération québécoise des clubs motocyclistes associés, *Étude sur le développement et la commercialisation touristique du QUAD au Québec*, Pluram en collaboration de Zins, Beausnesne et Ass., juillet 1996, p. 3-1.

TABLEAU 5

NOMBRE DE VÉHICULES TOUT-TERRAINS IMMATRICULÉS PAR MRC ENTRE 1990 ET 1997 EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

	Abitibi	Abitibi-Ouest	Rouyn-Noranda	Témiscamingue	Vallée-de-l'Or	Total Région
1990*	1 817	2 021	2 128	816	1 590	8 372
1991*	2 002	2 169	2 346	1 016	1 879	9 412
1992*	2 149	2 292	2 546	1 166	2 107	10 261
1993	2 200	2 389	2 634	1 300	2 322	10 846
1994	2 279	2 494	2 710	1 319	2 523	11 326
1995	2 333	2 554	2 827	1 408	2 761	11 884
1996	2 392	2 605	2 846	1 501	2 896	12 240
1997	2 384	2 632	2 871	1 524	2 968	12 379

Source : SAAQ, *Accidents, Parc automobile, permis de conduire, 1990-1996*.

SAAQ, *Dossier statistique, Bilan 1997, Accidents, parc automobile, permis de conduire*.

* À cette époque, les statistiques comprenaient l'ensemble des véhicules de loisirs, mais une très forte majorité était des VTT.

Note : Le nombre de véhicules tout-terrains réellement en circulation n'est pas connu car une partie des véhicules ne sont pas immatriculés.

TABLEAU 6

TAUX DE POSSESSION D'UN VTT EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE EN 1996

MRC de la région	Population	Nombre de véhicules tout-terrains	Taux de possession
Abitibi	25 280	2 392	1 par 10,6 habitants
Abitibi-Ouest	23 571	2 605	1 par 9,1 habitants
Rouyn-Noranda	42 638	2 846	1 par 15 habitants
Témiscamingue	18 027	1 501	1 par 12 habitants
Vallée-de-l'Or	44 389	2 896	1 par 15,3 habitants
Région	153 905	12 240	1 par 12,6 habitants
Province de Québec	7 138 795	148 000	1 par 48,2 habitants

Sources : Statistique Canada, *Recensement de 1996*, No 93-357-XPB au catalogue.

SAAQ, *Accidents, Parc automobile, permis de conduire, 1990-1996*.

Fédération québécoise des clubs motocyclistes associés, *Étude sur le développement et la commercialisation touristique du QUAD au Québec*, Pluram en collaboration de Zins, Beauséne et Ass., juillet 1996, p. 3-1.

Depuis 1998, il y a en région deux clubs de vététistes membres de la Fédération québécoise des clubs motocyclistes associés (F.Q.C.M.A.). Il s'agit des clubs « Sentiers des Rendez-vous » de Val-d'Or et « Club VTT » de Senneterre⁴³. Les activités du club de Val-d'Or se déroulent uniquement en hiver; c'est plus de 200 adeptes qui circulent sur les 120 kilomètres de sentiers entre Val-d'Or et Sullivan. Ce club projette de prolonger son sentier de Dubuisson à Malartic. Quant au club de

43 *Le Citoyen de la Vallée-de-l'Or*, « Robert Boisvert veut promouvoir la pratique du véhicule tout-terrain en région », 7 mars 1999, p. 31.

Senneterre, il compte une centaine de membres qui circulent sur des sentiers accessibles seulement durant la période estivale⁴⁴. Il existe aussi des clubs locaux non affiliés à la Fédération, dont ceux de Taschereau et de Guérin.

En Abitibi-Témiscamingue, la pratique du VTT se développe depuis plus de dix ans parallèlement à celle de la motoneige. Avec l'abondance de chemins en milieu forestier, cette cohabitation ne semble pas occasionner de problèmes majeurs, surtout que l'utilisation du VTT en région se fait surtout en été et, si elle se fait en hiver, c'est sur des sentiers distincts de ceux de la motoneige.

Connaissant l'étendue du réseau de chemins en milieu forestier carrossables en Abitibi-Témiscamingue et la facilité d'y accéder, ainsi que le nombre élevé d'amateurs de VTT en Abitibi-Témiscamingue, il est probable que le phénomène du VTT récréatif prendra de l'ampleur dans la région dans les années à venir (un Témiscabibien sur 12,6 possède un VTT immatriculé, ce qui est le plus fort taux au Québec⁴⁵).

Le développement de la pratique du VTT à des fins récréatives est en croissance au Québec⁴⁶. Les régions où l'on retrouve le plus de kilomètres de sentiers réservés au VTT, par 100 véhicules immatriculés, sont celles de Lanaudière, de Chaudière-Appalaches et de l'Estrie⁴⁷. Le VTT génère d'importantes retombées économiques estimées, pour l'ensemble du Québec, à un montant annuel de 163 millions de dollars, dont 15,6 millions de dollars pour l'aspect utilitaire⁴⁸.

Actuellement, sur le réseau routier régional sous la gestion du MTQ, il y a seulement cinq passages de sentiers de véhicules tout-terrains (réf. cartes 2 à 6).

44 *Le Citoyen de la Vallée-de-l'Or*, « Robert Boisvert veut promouvoir la pratique du véhicule tout-terrain en région », 7 mars 1999, p. 31.

45 Fédération québécoise des clubs motocyclistes associés, *Étude sur le développement et la commercialisation touristique du QUAD au Québec*, Pluram en collaboration de Zins, Beauséne et Ass., juillet 1996, p. 3-9.

46 *Ibid*, p. 6-2.

47 *Ibid*, p. II.

48 *Ibid*, p. 8-3.

4.0 PORTRAIT RÉGIONAL DE LA SÉCURITÉ EN MOTONEIGE ET EN VÉHICULE TOUT-TERRAIN

Les *véhicules hors route* occasionnent bon nombre d'accidents et malheureusement, plusieurs s'avèrent mortels. Le présent chapitre étudie les principales causes des accidents qui impliquent une motoneige ou un véhicule tout-terrain.

À des fins d'analyse, les rapports d'accidents de la SAAQ, qui ont eu lieu entre 1995 et 1997, seront utilisés ici comme référence. Cependant, il faut être conscient que ces rapports ne représentent qu'une partie du nombre réel d'accidents, car bon nombre ne sont pas rapportés.

4.1 Profil des accidents en motoneige

4.1.1 Le nombre d'accidents et leur gravité

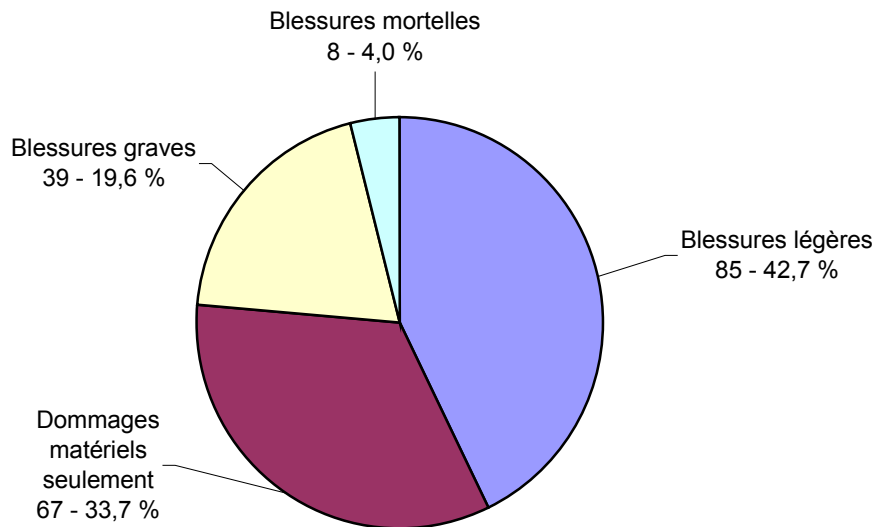
Entre 1995 et 1997, il y a eu 199 accidents impliquant une motoneige qui ont fait l'objet d'un rapport d'accident en Abitibi-Témiscamingue. De ce nombre, 114 comprenaient des blessures corporelles et 85 avec dommages matériels seulement. On comptait 8 accidents avec blessures mortelles, 39 avec blessures graves et 67 avec blessures légères. Les accidents avec blessés ont impliqué 143 personnes au total.

TABLEAU 7
GRAVITÉ DES ACCIDENTS 1995-1997

	1995	1996	1997	Total 1995-1997	%
Blessures mortelles	5	2	1	8	4,0
Blessures graves	14	10	15	39	19,6
Blessures légères	21	23	23	67	33,7
Total avec blessures	40	35	39	114	57,3
Avec dommages matériels seulement	27	28	30	85	42,7
Nombre total d'accidents	67	63	69	199	100,0

Source : Rapports d'accidents impliquant des motoneigistes en Abitibi-Témiscamingue pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1997.

FIGURE 1
GRAVITÉ DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UNE MOTONEIGE ENTRE 1995 ET 1997



Source : Rapports d'accidents impliquant des motoneigistes en Abitibi-Témiscamingue pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1997.

Selon un rapport de recherche produit en 1996⁴⁹ sur les blessures attribuables à la motoneige, « la sévérité des blessures est associée à l'endroit où se sont produits les accidents. Ainsi, les victimes d'accidents qui sont survenus sur les *chemins publics* ont plus fréquemment des blessures sérieuses et sévères que celles ayant un accident à d'autres endroits »⁵⁰. Cette hypothèse n'a pu être confirmée par l'étude des rapports d'accidents survenus en Abitibi-Témiscamingue où il ne semble pas y avoir de relation entre la gravité des blessures et le lieu d'accident. Les blessures les plus fréquentes sont à la surface externe du corps, avec 43 % et aux membres (bras, jambes, région pelvienne) avec 41 %⁵¹.

Entre 1990 et 1997, il y a une augmentation graduelle du nombre d'accidents impliquant une motoneige (figure 2). Pour l'année 1996, le nombre d'accidents par unité de motoneige atteint 1 pour 270 (tableau 8).

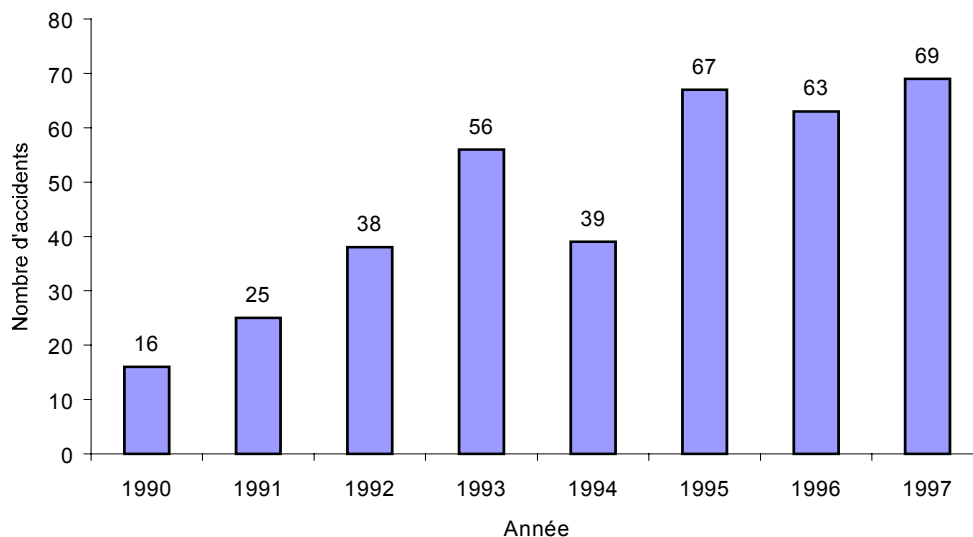
49 Comité de prévention des traumatismes du réseau de la santé publique du Québec, *Étude québécoise sur les blessures attribuables à la motoneige, Rapport de recherche*, Mars 1996, 61 pages.

50 Ibid. p. 30-31.

51 Ibid. p. 30.

FIGURE 2

NOMBRE D'ACCIDENTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN RAPPORT EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE IMPLIQUANT UNE MOTONEIGE DE 1990 À 1997



Source : Rapports d'accidents impliquant des motoneiges en Abitibi-Témiscamingue pour la période du 1^{er} janvier 1990 au 31 décembre 1997.

TABLEAU 8

NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UNE MOTONEIGE PAR MRC EN 1996

MRC de la région	Nombre de motoneiges immatriculées	Nombre d'accidents	Accident/ unité de motoneiges immatriculées
Abitibi	3 065	11	1 sur 279
Abitibi-Ouest	3 487	10	1 sur 347
Rouyn-Noranda	4 369	14	1 sur 312
Témiscamingue	2 128	9	1 sur 236
Vallée-de-l'Or	3 967	19	1 sur 209
Région	17 016	63	1 sur 270

Sources : Statistique Canada, *Recensement de 1996*, No 93-357-XPB au catalogue.

SAAQ, *Accidents, Parc automobile, permis de conduire*, 1996.

Note : Le ratio d'accidents est le nombre d'accidents rapportés par la SAAQ sur le nombre de motoneiges immatriculées. Dans les rapports d'accidents, plus de 93 % des accidents impliquaient au moins une motoneige immatriculée.

4.1.2 La localisation des accidents

Le tableau 9 localise les accidents. La localisation est établie à partir d'une compilation de la banque de données de la SAAQ concernant les rapports d'accidents entre 1995 et 1997 et d'une analyse du contexte des accidents par la lecture des rapports d'accidents.

TABLEAU 9

LOCALISATION DES ACCIDENTS DE MOTONEIGE ENTRE 1995 ET 1997

Environnement	Nombre d'accidents	Proportion (%)
Traverse d'une route MTQ	3	1,5
Emprise d'un chemin MTQ	15	7,5
sous-total sur le réseau du MTQ	18	9,0
Traverse d'un chemin municipal	7	3,5
Emprise d'un chemin municipal (milieu urbain)*	38	19,1
Emprise d'un chemin municipal (milieu rural)	26	13,1
sous-total sur le réseau municipal	71	35,7
Sentier de motoneige	56	28,1
Hors-route (lac, champ, ...)	28	14,1
Chemin en milieu forestier	1	0,5
Terrain privé	13	6,5
sous-total hors route	98	49,2
Autres	9	4,5
Non défini	3	1,6
Total	199	100,0

Source : Rapports d'accidents impliquant des motoneigistes en Abitibi-Témiscamingue pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1997.

Note : Le mot « emprise » comprend la chaussée, l'accotement, le fossé et la partie de terrain située entre le fossé et la propriété riveraine.

* Les mots « milieu urbain » réfèrent à une concentration d'habitations.

Une proportion importante des accidents rapportés (44,7 %) a lieu sur le réseau routier, surtout sur le réseau municipal (35,7 %), mais peu sur le réseau du MTQ (9,0 %). Il est étonnant de constater que 19,1 % des accidents ont lieu dans l'emprise d'un chemin en milieu urbain puisque la réglementation y limite considérablement le droit d'y circuler en motoneige. Il est à noter que 28,1 % des accidents de motoneiges surviennent sur des sentiers.

4.1.3 La cause des accidents

Il est possible de tirer plusieurs informations sur les causes des accidents à partir des rapports d'accidents. Ces rapports identifient, dans la majorité des cas, le premier et le deuxième facteur d'accident. C'est au policier qui couvre l'accident de juger quels sont les facteurs et de les noter par un code sur le formulaire de rapport, selon une liste préétablie de codes.

Toutefois, il y a des limites quant à l'exactitude des facteurs inscrits. Par exemple, le facteur d'accidents « Facultés affaiblies, alcool, drogues » ne sera inscrit par le policier que s'il en est certain, par un test d'ivressomètre ou autres méthodes.

L'alcool et les drogues pourraient être impliqués dans un plus grand nombre d'accidents que le laissent croire les statistiques. Cette situation peut s'expliquer par le fait que souvent des accidents ne sont rapportés que plusieurs heures après l'événement. Pour de nombreux usagers, la pratique de la motoneige est souvent associée à la consommation d'alcool.

Si l'on s'en tient aux rapports d'accidents, la cause principale d'un accident sur quatre est la vitesse ou la conduite imprudente du motoneigiste. L'inattention ou la distraction du conducteur est la deuxième cause en importance (9 %). L'alcool et les drogues ne seraient que la sixième cause avec 10 accidents (5 %).

TABLEAU 10

FACTEUR PREMIER D'ACCIDENTS ET FACTEUR DEUXIÈME D'ACCIDENTS EN MOTONEIGE ENTRE 1995 ET 1997

Facteur d'accident	Facteur premier		Facteur deuxième	
	Nombre	%	Nombre	%
Conduite / vitesse imprudente (23)	50	25,1	21	10,6
Inattention ou distraction (15)	18	9,0	23	11,6
Autres (75)	18	9,0	19	9,5
N'a pas cédé le passage (33)	13	6,5	2	1,0
Autres défauts mécaniques (58)	11	5,5	1	0,5
Facultés affaiblies - alcool, drogues (12)	10	5,0	4	2,0
Conduisait du mauvais côté de la voie (30)	9	4,5	4	2,0
Mauvais état de la chaussée (62)	7	3,5	3	1,5
Suivait de trop près (29)	6	3,0	1	0,5
Visibilité obstruée, éblouissement (17)	4	2,0	9	4,5
Signalisation inadéquate (64)	3	1,5	5	2,5
Obstacles temporaires sur la route (74)	3	1,5	2	1,0
Non-respect d'un arrêt obligatoire (25)	3	1,5	0	0,0
Reculait illégalement (32)	3	1,5	0	0,0
Conditions météorologiques (72)	2	1,0	3	1,5
Arrêtait/tournait/dépassait sans signaler (27)	2	1,0	0	0,0
Excédait la vitesse permise (22)	1	0,5	3	1,5
Attache de remorque défectueuse (57)	1	0,5	0	0,0
Tracé de la route inadéquat (63)	1	0,5	0	0,0
Rien à signaler (11,21,61,71)	0	0,0	16	8,0
Stationnement incorrect/endroit dangereux (34)	0	0,0	1	0,5
Négligence du piéton (39)	0	0,0	1	0,5
Aucun facteur noté	34	17,1	81	40,7
Total	199	100	199	100

Note: Le chiffre entre parenthèses fait référence au code utilisé au rapport d'accident.

Source : Rapports d'accidents impliquant des motoneigistes en Abitibi-Témiscamingue pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1997.

Les personnes consultées identifient d'autres causes d'accidents. Une première concerne l'inexpérience du conducteur qui ne serait pas assez conscient des dangers. Les conditions climatiques peuvent aussi affecter la qualité des sentiers, les rendant très glacés à certains endroits. Une perte de contrôle peut également survenir parce que le motoneigiste n'est pas familier avec la conduite de sa motoneige. La technologie des motoneiges ayant évolué, il faut un certain temps pour s'habituer à une nouvelle motoneige, même pour le motoneigiste expérimenté. La déficience de la signalisation peut être une autre cause d'accident. La signalisation sur le territoire de certains clubs est problématique (panneaux non-réfléchissants, de petite dimension, absence de panneaux dans des endroits dangereux, etc.).

PHOTOGRAPHIE 1

EXEMPLE DE PANNEAU DÉFICIENT SUR UN SENTIER DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE



Photo : Ghyslain Blanchet

À chaque année, un certain nombre de noyades de motoneigistes qui se sont aventurés de façon imprudente sur des cours d'eau ou des lacs recouverts d'une mince couche de glace, se produisent. Cela surviendrait principalement au début de la saison de motoneige.

4.1.4 L'âge des motoneigistes impliqués dans un accident

Ce sont les motoneigistes âgés entre 20 et 29 ans qui sont le plus souvent impliqués dans les accidents de motoneiges, suivi des 19 ans et moins. Tel que mentionné précédemment, l'inexpérience du motoneigiste et sa témérité pourraient expliquer cela. L'âge moyen des personnes impliquées dans les accidents est de 32 ans.

TABLEAU 11

ÂGE DES MOTONEIGISTES IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT 1995-1997

Âge du motoneigiste	Nombre d'accidents	Proportion (%)
19 ans et moins	40	20,1
20 - 29 ans	53	26,6
30 - 39 ans	39	19,6
40 - 49 ans	33	16,5
50 - 59 ans	10	5,1
60 ans et plus	7	3,6
Non-indiqué	17	8,5
Total	199	100,0

Source : Rapports d'accidents impliquant des motoneigistes en Abitibi-Témiscamingue pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1997.

4.1.5 Le type d'accident et la gravité

Le tableau suivant indique le nombre de personnes impliquées dans des accidents de motoneige, selon le type d'accident et sa gravité. Le nombre de personnes impliquées dans le type d'accidents avec motoneige seule est le plus important.

TABLEAU 12

NOMBRE DE PERSONNES IMPLIQUÉES DANS UN ACCIDENT DE MOTONEIGE, SELON LE TYPE D'ACCIDENT ET LA GRAVITÉ 1995-1997

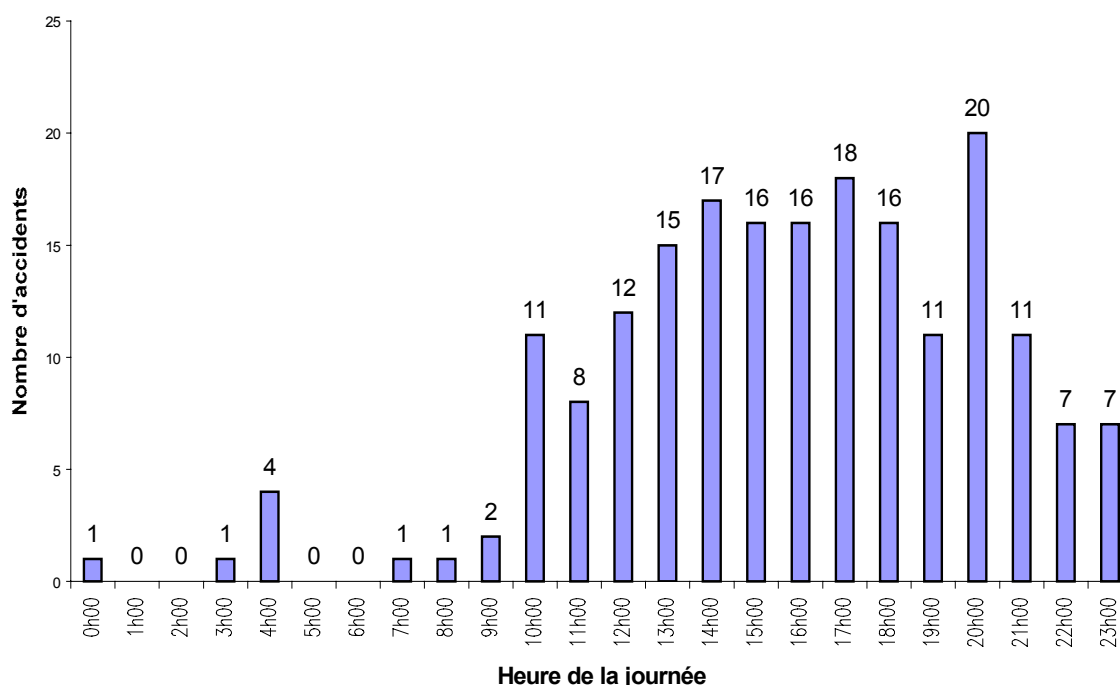
Gravité	Type d'accident				Total
	Motoneige seule	Motoneige / motoneige	Motoneige / véhicule automobile	Motoneige / autre véhicule	
1995					
mortel	3	1	2	0	6
grave	8	1	3	0	12
léger	19	9	5	3	36
Sans blessure	7	7	17	0	31
1996					
mortel	1	0	1	0	2
grave	8	1	1	0	10
léger	17	6	9	0	32
Sans blessure	8	4	16	1	29
1997					
mortel	1	0	0	0	1
grave	10	2	4	0	16
léger	12	4	12	0	28
Sans blessure	7	7	16	0	30
Total	101	42	86	4	233

Source : Rapports d'accidents impliquant des motoneigistes en Abitibi-Témiscamingue pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1997.

4.1.6 Le moment de l'accident

La figure suivante précise l'heure où l'accident s'est produit dans la journée. Il y a un plus grand nombre d'accidents l'après-midi, entre 14 h et 18 h mais l'heure où le nombre est le plus élevé est le soir entre 20 h et 21 h.

FIGURE 3
HEURE DES ACCIDENTS DE MOTONEIGES



Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige en Abitibi-Témiscamingue pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1997.

4.2 Profil des accidents en véhicule tout-terrain

4.2.1 Le nombre d'accidents et leur gravité

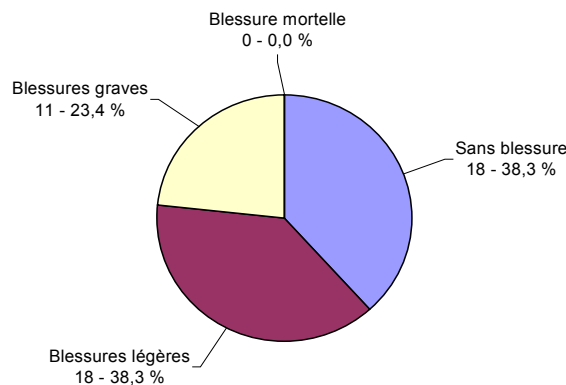
Selon les rapports d'accidents, il y a eu 47 accidents impliquant un vététiste entre 1995 et 1997, mais aucun n'a engendré de décès. On compte toutefois 11 accidents avec blessés graves et 18 avec blessés légers pour un total de 35 personnes blessées.

TABLEAU 13
GRAVITÉ DES ACCIDENTS

	1995	1996	1997	Total 1995-1997	%
Blessure mortelle	0	0	0	0	0,0
Blessures graves	5	4	2	11	23,4
Blessures légères	9	8	1	18	38,3
Total avec blessures	14	12	3	29	61,7
Accidents avec dommages matériels seulement	7	6	5	18	38,3
Nombre total d'accidents	21	18	8	47	100,0

Source : Rapports d'accidents impliquant des motoneigistes en Abitibi-Témiscamingue pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1997.

FIGURE 4
GRAVITÉ DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN VTT ENTRE 1995 ET 1997



Source : Rapports d'accidents impliquant des motoneigistes en Abitibi-Témiscamingue pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1997.

Pour 1996, les rapports d'accidents indiquent qu'un VTT immatriculé sur 644 a été impliqué dans un accident rapporté à la SAAQ en comparaison à un accident sur 270 pour la motoneige⁵².

52 Dans les rapports d'accidents, 83 % des accidents impliquaient un VTT immatriculé, tandis que plus de 93 % des accidents impliquaient une motoneige immatriculée ou plus.

Le nombre d'accidents rapportés varie beaucoup d'une MRC à l'autre. Par exemple, la MRC de Vallée-de-l'Or compte neuf accidents tandis que les MRC d'Abitibi et de Témiscamingue n'en comptent qu'un seul.

TABEAU 14
NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN VÉHICULE TOUT-TERRAIN PAR MRC EN 1996

MRC de la région	Nombre de VTT immatriculés	Nombre d'accidents	Accident/ unité de VTT immatriculés
Abitibi	2 392	1	1 sur 2 392
Abitibi-Ouest	2 605	3	1 sur 868
Rouyn-Noranda	2 846	5	1 sur 569
Témiscamingue	1 501	1	1 sur 1 501
Vallée-de-l'Or	2 896	9	1 sur 322
Région	12 240	19	1 sur 270

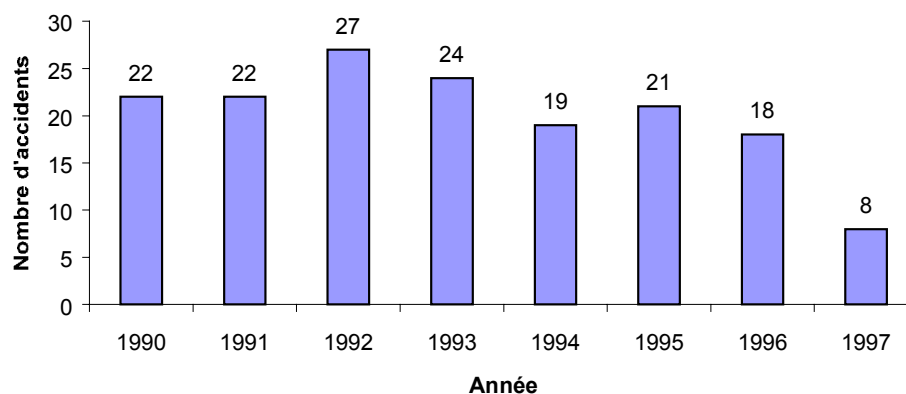
Sources : Statistique Canada, recensement de 1996, No 93-357-XPB au catalogue.

SAAQ, Accidents, parc automobile, permis de conduire, 1996.

Note : Le ratio d'accidents est le nombre d'accidents rapportés sur la SAAQ par le nombre de VTT immatriculés.

Entre 1990 et 1997, le nombre d'accidents est demeuré relativement stable (entre 18 et 27 accidents), à l'exception de l'année 1997 où seulement huit accidents ont été rapportés⁵³.

FIGURE 5
NOMBRE D'ACCIDENTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN RAPPORT EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE IMPLIQUANT UN VÉHICULE TOUT-TERRAIN ENTRE 1990 ET 1997



Source : Rapports d'accidents impliquant des véhicules tout-terrains en Abitibi-Témiscamingue pour la période du 1^{er} janvier 1990 au 31 décembre 1997.

53 Les données entre 1990 et 1993 comprennent l'ensemble des véhicules de loisirs, mais une très forte majorité était des véhicules tout-terrains.

4.2.2 La localisation des accidents

Tout comme pour la motoneige, près de la moitié des accidents en véhicule tout-terrain se produisent sur le réseau routier (46,8 %), répartis également entre le réseau municipal (23,4 %) et le réseau du MTQ (23,4 %). Une proportion importante des accidents survient sur des terrains privés (23,4 %) ou à des endroits comme des champs ou des lacs (19,1 %). Le tableau 15 présente les résultats.

TABLEAU 15

LOCALISATION DES ACCIDENTS DE VÉHICULES TOUT-TERRAINS ENTRE 1995 ET 1997

Environnement	Nombre d'accidents	Proportion (%)
Traverse d'une route MTQ	0	0,0
Emprise d'un chemin MTQ	11	23,4
sous-total sur le réseau du MTQ	11	23,4
Traverse d'un chemin municipal	0	0,0
Emprise d'un chemin municipal (milieu urbain)	7	14,9
Emprise d'un chemin municipal (milieu rural)	4	8,5
sous-total sur le réseau municipal	11	23,4
Hors-route (lac, champs, ...)	9	19,1
Chemin en milieu forestier	3	6,4
Terrain privé	11	23,4
sous-total hors route	23	48,9
Autres	1	2,1
Non défini	1	2,1
Total	47	100,0

Source : Rapports d'accidents impliquant des VTT en Abitibi-Témiscamingue pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1997.

Note : Le mot « emprise » comprend ici la chaussée, l'accotement, le fossé et la partie de l'emprise située au-delà du fossé jusqu'à la propriété riveraine.

4.2.3 La cause des accidents

Tout comme pour la motoneige, les accidents de véhicules tout-terrains semblent être causés principalement par la conduite imprudente et la vitesse (29,8 % des accidents) et par l'inattention ou la distraction du conducteur (12,8 %).

TABLEAU 16

FACTEUR PREMIER D'ACCIDENTS ET FACTEUR DEUXIÈME D'ACCIDENTS EN VÉHICULE TOUT-TERRAIN ENTRE 1995 ET 1997

Facteurs d'accident	Facteur premier		Facteur deuxième	
	Nombre	%	Nombre	%
Conduite / vitesse imprudente (23)	14	29,8	3	6,4
Inattention ou distraction (15)	6	12,8	6	12,8
Autres (75)	4	8,5	2	4,3
N'a pas cédé le passage (33)	4	8,5	0	0,0
Facultés affaiblies – alcool, drogues (12)	3	6,4	0	0,0
Mauvais état de la chaussée (62)	1	2,1	4	8,5
Suivait de trop près (29)	1	2,1	1	2,1
Reculait illégalement (32)	1	2,1	1	2,1
Autres défauts mécaniques (58)	1	2,1	0	0,0
Non-respect d'un arrêt obligatoire (25)	1	2,1	0	0,0
Arrêtait/tournait/dépassait sans signaler (27)	1	2,1	0	0,0
Animaux sur la route (73)	1	2,1	0	0,0
Rien à signaler (11,21,61,71)	0	0,0	3	6,4
Tracé de la route inadéquat (63)	0	0,0	2	4,3
Signalisation inadéquate (64)	0	0,0	1	2,1
Obstacles temporaires sur la route (74)	0	0,0	1	2,1
Excédait la vitesse permise (22)	0	0,0	1	2,1
Virait endroit interdit (28)	0	0,0	1	2,1
Aucun facteur noté	9	19,2	21	44,7
Total	47	100	47	100

Note: Le chiffre entre parenthèses fait référence au code utilisé au rapport d'accident.

Source : Rapports d'accidents impliquant des VTT en Abitibi-Témiscamingue pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1997.

4.2.4 L'âge des vététistes accidentés

Les jeunes de 19 ans et moins constituent le groupe d'âge le plus souvent impliqué dans les accidents (29,8 %). La moyenne d'âge des accidentés est de 34,2 ans, mais cette moyenne est influencée par les huit accidents impliquant une personne âgée de 60 ans et plus.

TABLEAU 17

ÂGE DES VÉTÉTISTES IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT

Âge du vététiste	Nombre d'accidents	Proportion (%)
19 ans et moins	14	29,8
20 - 29 ans	9	19,1
30 - 39 ans	5	10,6
40 - 49 ans	4	8,5
50 - 59 ans	2	4,3
60 ans et plus	8	17,1
Non-indiqué	5	10,6
Total	47	100,0

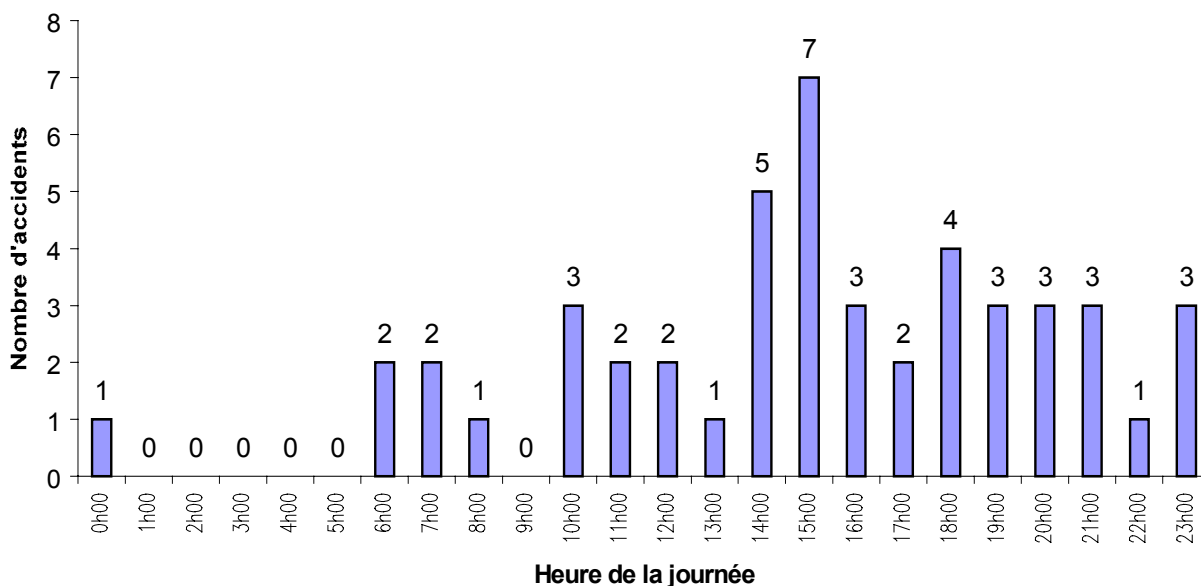
Source : Rapports d'accidents impliquant des VTT en Abitibi-Témiscamingue pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1997.

4.2.5 Le moment de l'accident

Avec l'échantillonnage actuel, il est difficile d'identifier des tendances quant au moment de l'accident. Il semble y en avoir un peu plus au milieu de l'après-midi, entre 14 h et 16 h.

FIGURE 6

HEURE DES ACCIDENTS DE VÉHICULES TOUT-TERRAINS



Source : Rapports d'accidents impliquant des VTT en Abitibi-Témiscamingue pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1997.

5.0 IDENTIFICATION DE LA PROBLÉMATIQUE

5.1 Problématique liée à la sécurité

Les problèmes de sécurité sont principalement le fait du comportement des utilisateurs. Cette conclusion de l'analyse qui précède est aussi celle du *Rapport du comité de consultation sur les véhicules hors route*⁵⁴. C'est de loin la problématique la plus importante quant à la sécurité de la pratique des *véhicules hors route*.

5.1.1 Comportement des utilisateurs

Parmi toutes les causes d'accidents, celles reliées au comportement des utilisateurs sont les plus fréquentes. Entrent dans cette catégorie :

- la vitesse;
- la consommation d'alcool et de drogues;
- la conduite imprudente et la témérité;
- l'inexpérience du conducteur;
- l'âge du conducteur.

Avec la puissance des motoneiges actuelles, la vitesse est devenue une problématique de premier ordre. Il est à remarquer qu'en Abitibi-Témiscamingue, le nombre d'accidents chez les vététistes est relativement stable depuis 1990 tandis qu'il y a une hausse graduelle d'accidents chez les motoneigistes. Ce sont les jeunes qui sont les plus friands de vitesse et ce sont eux qui sont impliqués dans le plus grand nombre d'accidents (réf. tableau 2). Selon des personnes consultées, les jeunes n'achèteraient pas les motoneiges les plus puissantes, car elles sont trop coûteuses. Ils achèteraient plutôt des motoneiges de moyenne gamme conçues pour la conduite sportive et, par ricochet, pour la vitesse.

La vitesse est aussi problématique pour les VTT, mais en moindre importance. Les conditions de terrains dans lesquelles le VTT se retrouve n'incitent pas le conducteur à faire de la vitesse.

La vitesse et la conduite imprudente ont été responsables de plus du quart des accidents rapportés (réf. tableaux 10 et 16). Les adeptes de vitesse recherchent des endroits propices comme les lacs, les emprises ferroviaires, les chemins abandonnés. Leur témérité se continue souvent dans les sentiers balisés. La vitesse entraîne des pertes de contrôle du véhicule.

54 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Rapport du comité de consultation sur les véhicules hors route*, avril 1992, 48 pages.

Même si les rapports d'accidents ne le montrent pas, l'alcool et les drogues pourraient être impliqués dans la moitié des accidents ou plus. Malheureusement, plusieurs motoneigistes associent la pratique de la motoneige avec la consommation d'alcool.

L'inexpérience du conducteur et le manque d'habileté constituent une autre cause d'accidents. Plusieurs conducteurs n'ont pas une conscience suffisante des dangers à conduire un *véhicule hors route*. Ils vont souvent trop vite par rapport à l'état du sentier. À chaque année, le gouvernement provincial et les fédérations par le biais de campagnes publicitaires, conscientisent les conducteurs aux dangers liés à la pratique de ces loisirs. Cela est important car à chaque année de nouveaux adeptes de la motoneige et de VTT s'ajoutent.

La *Loi sur les véhicules hors route* exige un âge minimum de 14 ans pour conduire ce type de véhicule. Cette disposition de la loi a été réclamée par la population lors des consultations parce qu'il est important « d'avoir des notions sur les règles de sécurité et qu'une certaine force physique est nécessaire pour conduire ces véhicules »⁵⁵. Pour les conducteurs de moins de 16 ans, il faut un certificat attestant des aptitudes et connaissances⁵⁶. De plus, il fallait agir à cause du nombre élevé d'accidents impliquant des conducteurs en bas âge. Pour les conducteurs de plus de 16 ans, un article (non en vigueur) de la *Loi sur les véhicules hors route* prévoit que, pour emprunter un *chemin public*, « le conducteur d'un véhicule hors route doit être titulaire d'un permis qui l'autorise, en vertu du *Code de la sécurité routière* »⁵⁷.

5.1.2 Accidents se produisant sur les sentiers

Pour la motoneige, les accidents se produisent souvent dans les sentiers balisés. Ils surviennent par exemple à cause d'une vitesse trop grande. L'analyse des rapports d'accidents entre 1995 et 1997 indique que la grande majorité des accidents dans les sentiers ont eu lieu dans les courbes, suite à un dérapage.

La déficience de la signalisation peut être un facteur important dans les causes d'accidents⁵⁸. Celle-ci est problématique lorsqu'elle n'est pas assez visible (panneaux non-réfléchissants ou trop petits) ou bien parce qu'elle est insuffisante. Dans les sentiers de l'Abitibi-Témiscamingue, il manque quelquefois de signalisation à des endroits dangereux, dans les courbes notamment. Dans certains cas, les panneaux sont volés ou vandalisés et ne sont pas remplacés. En outre, le manque d'uniformité de la signalisation entre les clubs peut aussi causer problèmes.

55 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Rapport du comité de consultation sur les véhicules hors route*, avril 1992, p. 20.

56 *Loi sur les véhicules hors route*, L.R.Q. 1996, C. 60, art. 18.

57 *Loi sur les véhicules hors route*, L.R.Q. 1996, C. 60, art. 18.3.

58 Ce point de vue a été communiqué par M. Ghyslain Blanchet et M. Robert Fortin lors d'une rencontre qui a eu lieu le 23 avril 1999.

Certains accidents dans les sentiers de motoneiges se produisent par dérapage à cause de la surface glacée. Il est difficile pour un club de s'assurer du bon état permanent d'un sentier. Bien sûr, il faut un passage fréquent de la surfaceuse, mais une précipitation de pluie peut venir changer rapidement la condition du sentier.

5.1.3 Accidents hors sentiers

En Abitibi-Témiscamingue, comme il y a un nombre élevé de cours d'eau, de chemins municipaux en milieu rural et de chemins en milieu forestier, il n'est pas surprenant que ces endroits soient le site de nombreux accidents (41 accidents sur les 246 accidents déclarés entre 1995 et 1997 impliquant une motoneige ou un VTT).

Malheureusement, beaucoup d'adeptes de motoneiges s'aventurent sur les cours d'eau sans connaître l'état et l'épaisseur de la glace. Ils méconnaissent les lacs et leur courant d'eau ou ignorent que même en plein hiver, avec l'accumulation de neige, les glaces peuvent être faibles.

Par ailleurs, on peut émettre l'hypothèse que plusieurs motoneigistes qui ont consommé de l'alcool et des drogues évitent les sentiers balisés, ce qui peut contribuer à augmenter le nombre d'accidents hors sentiers.

En se basant sur les rapports d'accidents, peu ont lieu aux traverses de routes sous la gestion du MTQ. La méthode utilisée par le MTQ pour autoriser les traverses et signaler celles-ci semble adéquate. Toute proportion gardée, sur le réseau routier sous la gestion du MTQ, il y a plus d'accidents en VTT qu'en motoneige (23,4 % contre 9 %).

De nombreux accidents ont lieu dans l'emprise de chemins municipaux en milieu rural, particulièrement sur les chemins de rang. Ces accidents peuvent avoir lieu parce que la motoneige n'est pas assez visible. Cela se produit, par exemple, lorsqu'il y a des accumulations de neige sur les accotements causées par les opérations de déneigement des chemins.

5.1.4 Accidents en milieu urbain

Bon nombre d'accidents se produisent en milieu urbain (45 accidents), à proximité des propriétés privées des adeptes de motoneige et de VTT ou sur le réseau routier local qui mène à des sentiers balisés. Plusieurs accidents se produisent, entre autres, aux intersections de rues ou à la sortie d'entrées privées.

La problématique est plus importante pour la motoneige que les VTT, car sa configuration est plus basse au sol et sa hauteur est critique par rapport au point d'impact avec une automobile. Pour l'automobiliste, la motoneige semble survenir de nulle part et, lorsqu'il l'aperçoit, il est souvent trop tard pour réagir. Le contraire est également vrai. Pour cette raison, la circulation à l'intérieur des villes et villages aurait avantage à être mieux encadrée.

L'accès aux propriétés privées est une problématique importante dans les villes et villages de la région. Les gens circulent souvent sur le réseau routier au lieu de déplacer leur véhicule sur une remorque. Certains corps de police municipaux et provincial ont jusqu'ici toléré ce genre de pratique; ils interviennent à l'occasion, surtout lorsque le conducteur fait preuve d'imprudence.

Si on ne peut l'interdire, il faudrait limiter le nombre de trajets autorisés sur le réseau public. De plus, il faut s'assurer que les traverses sont très sécuritaires.

5.2 Problématique liée à la pratique de la motoneige et du véhicule tout-terrain

5.2.1 L'application de la Loi sur les véhicules hors route

La *Loi sur les véhicules hors route* est entrée en vigueur afin de corriger des lacunes en matière de réglementation des motoneiges et des véhicules tout-terrains, spécialement quant aux conditions d'utilisation de ces véhicules sur les *chemins publics*. Elle donne maintenant au Ministère et aux municipalités un pouvoir de réglementation sur leurs réseaux respectifs.

La *Loi sur les véhicules hors route* est, sous quelques aspects, plus permissive que les dispositions précédentes. Par exemple, elle donne la latitude à une municipalité d'autoriser la circulation des véhicules hors route sur la chaussée d'une rue sous sa gestion, sur une longueur de moins de 500 mètres. Cela doit se faire dans le respect de certaines conditions.

5.2.2 La circulation en milieu urbain

Une municipalité peut adopter un règlement qui autorise la circulation sur les emprises routières sous sa gestion et le faire approuver par le MTQ. Une municipalité n'est pas tenue d'adopter un règlement qui autorise la circulation sur une distance de moins de 500 m sur des emprises routières sous sa gestion. Or, compte tenu de la taille des municipalités en région, très peu de municipalités auront à demander l'autorisation pour un trajet situé dans l'emprise. Cela pourrait entraîner une augmentation de la circulation des VHR en milieu urbain. Actuellement, les villes de Malartic, Senneterre et Val-d'Or autorisent des trajets en milieu urbain.

La problématique des trajets en milieu urbain touche également la quiétude des résidents. Par exemple, le bruit des *véhicules hors route* peut déranger le voisinage.

La Ville de Mont-Laurier est considérée par plusieurs comme une ville de motoneiges où il est possible de circuler dans les rues. Mais la circulation y est toutefois limitée et contrôlée. D'abord la circulation des motoneiges en ville est permise seulement sur un trottoir sur le boulevard Albiny-Paquette (route 117). Si un motoneigiste utilise l'autre trottoir, il est passible d'une contravention.

Avant le transfert des activités à la Sûreté du Québec il y a deux ans, la Sûreté municipale de Mont-Laurier avait instauré un système de permis pour les

motoneigistes. Ces derniers devaient se présenter à l'hôtel de ville pour se prévaloir de leur droit. La Ville leur remettait une vignette autocollante qu'ils devaient apposer sur leur motoneige et ils devaient respecter un trajet particulier pour se rendre au sentier principal. Le système de vignette a permis à la Sûreté municipale d'assurer un meilleur contrôle de la circulation des motoneiges en milieu urbain. Depuis la prise en charge par la Sûreté du Québec, le système de permis a été aboli mais les autorisations de circulation demeurent les mêmes. Il semble que les motoneigistes résidant à Mont-Laurier, tout comme les touristes, sont maintenant beaucoup plus sensibles à leur droit de circuler en ville et qu'ils sont respectueux du voisinage, notamment en circulant à faible vitesse⁵⁹.

5.2.3 La problématique des droits de passage

Les clubs de motoneiges sont confrontés à chaque année à l'obligation d'acquiescer auprès de propriétaires privés des droits de passage sur leur terrain. Ces derniers sont parfois réticents à renouveler le droit de passage du club, car il arrive que les sentiers soient utilisés à d'autres fins que celles autorisées. Cette réserve de la part des propriétaires privés peut avoir plusieurs causes : vandalisme, pollution sonore, vente de la propriété, etc. Le refus d'un seul propriétaire peut complexifier la planification des sentiers. Les clubs doivent alors aménager de nouveaux sentiers en forêt. Afin de minimiser les pertes de temps et d'argent, les clubs cherchent de plus en plus à assurer la permanence de leurs sentiers en les localisant le plus possible sur des terres publiques. Il est important de noter que ce sont des bénévoles qui travaillent au déboisement et à la préparation du terrain.

5.2.4 Le financement des clubs et autres problèmes rencontrés par les clubs

La Fédération des clubs de motoneigistes du Québec estime à 350 \$ le coût annuel d'entretien d'un kilomètre de sentiers de motoneiges, en comptant largement sur l'implication des bénévoles des clubs. Sans bénévolat, ces coûts seraient de plus de 800 \$ par année. Actuellement, la Fédération verse à chaque club un montant d'environ 57 \$ par année par kilomètre de sentiers reconnus. L'ensemble des clubs de la région a donc reçu, pour l'entretien des 2 691 kilomètres, environ 153 387 \$ en 1998-1999. Les clubs réalisent diverses activités de financement pour couvrir la différence. Il faut toutefois noter que le coût d'acquisition d'une surfaceuse (environ 125 000 \$) est souvent assumé en sus des montants versés par kilomètre. Pour le motoneigiste, le coût annuel de la carte de membre est actuellement de 130 \$, plus un montant obligatoire de 40 \$ pour l'assurance depuis 1998-1999. L'immatriculation, pour sa part, coûte 68 \$ par année.

Depuis quelques années, les clubs de motoneiges font face à des poursuites juridiques de membres concernant l'entretien ou l'aménagement des sentiers. Bien que les clubs possèdent des assurances, les bénévoles en charge de ces tâches trouvent cela lourd de responsabilité.

59 Cette information a été communiquée par M^{me} Françoise Breault de la Ville de Mont-Laurier.

La santé financière des clubs repose largement sur le bénévolat. À défaut de bénévoles, les clubs seraient contraints d'augmenter le prix pour la carte de membre. Plusieurs témoignages permettent de croire qu'il est de plus en plus difficile de recruter de nouveaux bénévoles et que ceux qui sont en place sont souvent « essoufflés ».

Pour le financement des clubs de VTT, le revenu principal provenait de la cotisation des membres. Mais depuis 1998, une somme de six dollars par immatriculation est versée aux clubs pour le développement, l'entretien et la signalisation des sentiers. Avec le nombre important de véhicules tout-terrains en Abitibi-Témiscamingue, cela fournit à la région l'opportunité d'organiser en clubs la pratique du VTT.

6.0 PISTES D'INTERVENTIONS POSSIBLES

Depuis une dizaine d'années, le gouvernement québécois a réalisé plusieurs études et consultations en vue d'améliorer la sécurité de l'utilisation des *véhicules hors route*. Ces démarches ont permis de déterminer le contenu de la *Loi sur les véhicules hors route* qui est entrée en vigueur en octobre 1997. Elles ont également servi à préciser le contenu d'une politique sur la circulation des *véhicules hors route* dans les emprises routières, cette dernière étant encore à l'étape de projet. Lorsqu'elle sera en vigueur, cette politique orientera les interventions du MTQ et des municipalités de manière à améliorer la sécurité de l'utilisation des emprises routières. Un guide de gestion, en voie d'élaboration, fournira des indications sur l'application de la politique.

Le présent chapitre suggère quelques solutions pour améliorer la sécurité, sans toutefois prétendre couvrir l'ensemble des solutions envisageables.

Pour qu'il y ait de l'amélioration, les mesures d'intervention doivent viser trois niveaux : celui des usagers, celui des clubs de motoneigistes et de VTT et celui des gouvernements municipaux et provincial.

6.1 Conscientisation des adeptes de la motoneige et du véhicule tout-terrain

Les efforts les plus importants devront viser le comportement des adeptes de la motoneige et de véhicules tout-terrains.

Il existe plusieurs moyens pour les sensibiliser :

- il faut accroître la surveillance dans les sentiers : la Sûreté du Québec a seulement deux patrouilleurs en motoneige pour l'Abitibi-Témiscamingue. Il est difficile d'assurer dans ce contexte le respect des limites de vitesse permise. Les agents de surveillance des sentiers, au nombre de 279, peuvent eux aussi jouer un rôle de sensibilisation au respect des limites de vitesse; ils peuvent également donner des constats d'infraction pour conduite dangereuse;
- les contrôles policiers dans les sentiers et les barrages au *passage* des routes ont un effet dissuasif; ils peuvent être un bon moyen pour dissuader les gens à consommer de l'alcool;
- les médias diffusent largement des nouvelles concernant des accidents ou des problèmes de sécurité en *véhicule hors route*; comme cela a un effet sensibilisateur, il serait utile de conscientiser les divers intervenants concernés de l'importance d'une bonne communication avec les médias;
- les campagnes médiatiques sont un bon moyen de sensibilisation : elles devraient toucher la consommation d'alcool, la vitesse et les dangers à la pratique de ces sports et être diffusées lors de la saison de motoneige ainsi qu'au cours de la saison de VTT;

- des dépliants de sensibilisation s'adressant aux motoneigistes et aux vététistes pourraient être remis lors de l'achat de la carte de membre, d'un véhicule ou de la plaque d'immatriculation; des messages pourraient être placés dans les bars et les refuges accessibles par les sentiers.

6.2 Contribution des clubs de véhicules hors route

L'amélioration de la signalisation a une influence directe sur la sécurité, de même que sur le sentiment de sécurité de l'utilisateur. C'est aux clubs de motoneiges et de VTT d'assurer une bonne signalisation. Pour cela, il faut entre autres voir à :

- remplacer les panneaux trop petits et non réfléchissants par des panneaux réfléchissants et de bonnes dimensions; éliminer les panneaux faits de façon artisanale;
- adopter une signalisation uniforme d'un club à l'autre (à l'occasion, les pictogrammes différents);
- signaler toutes les courbes prononcées et les dangers;
- signaler tous les croisements routiers.

L'acquisition de traîneaux d'évacuation médicale en région permet d'assurer une intervention médicale rapide et efficace. Avec 29 traîneaux, l'Abitibi-Témiscamingue est l'une des régions les mieux desservies. Les services ambulanciers se coordonnent avec les services d'incendies de chaque municipalité pour assurer une intervention rapide. Les traîneaux peuvent maintenant être adaptés pour secourir les vététistes dans les sentiers et peuvent être placés dans une remorque à l'arrière d'un véhicule tout-terrain.

Pour certains clubs de motoneiges de la région, l'entretien des sentiers à l'aide d'une surfaceuse est assuré par des bénévoles. Bien que les sentiers soient généralement bien entretenus, certains clubs croient qu'il est préférable d'embaucher du personnel pour utiliser la surfaceuse. Cela favoriserait une qualité plus égale des sentiers.

Par le biais des agents de surveillance, les clubs de motoneige ont la responsabilité de conscientiser les motoneigistes à la sécurité dans les sentiers. Les agents de surveillance sont au nombre de 279 en Abitibi-Témiscamingue. Leur rôle est de vérifier si les motoneigistes ont leur carte de membre. Ils ont aussi le pouvoir d'émettre des constats d'infraction. Les agents de surveillance sont des bénévoles. Il est souvent difficile pour eux de donner des constats d'infraction, car les amateurs de motoneiges se connaissent bien. Ils jouent plutôt un rôle de sensibilisation.

6.3 Contribution des municipalités et des MRC

Les municipalités doivent être conscientes du rôle qu'elles ont à jouer parce que c'est sur leur réseau routier que l'on rencontre le plus grand nombre de passages de motoneiges. Elles ont la responsabilité que ceux-ci soient sécuritaires.

Les municipalités doivent être sensibilisées au fait que le tiers des accidents impliquant un *véhicule hors route* a lieu sur leur réseau (82 accidents sur 246) et que les accidents en milieu urbain sont très fréquents. Elles doivent étudier les propositions de sentiers en milieu urbain avec attention pour éviter tous sentiers non-sécuritaires.

Les MRC peuvent reconnaître les sentiers de motoneiges et de VTT de leur territoire et peuvent encourager leur développement à travers le schéma d'aménagement révisé. Par exemple, dans un document de travail du schéma révisé, la MRC de Rouyn-Noranda a annoncé son intention de maintenir et de consolider les réseaux de motoneige en assurant la permanence des sentiers. On sait que la permanence des sentiers compte beaucoup pour les clubs de motoneiges.

6.4 Rôle du ministère des Transports et des autres instances gouvernementales

Le ministère des Transports doit concilier ses objectifs de sécurité des utilisateurs de la route et des sentiers aux objectifs touchant l'utilisation de *véhicules hors route* à des fins récréatives et aux objectifs de retombées économiques⁶⁰.

C'est dans cet esprit que le projet de *Politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières* (mars 1998) préconise la concertation et l'esprit de partenariat entre les différents intervenants touchés par la motoneige (MRC, municipalités, clubs, ministères, Sûreté du Québec et autres). La concertation est inéluctable, car « les clubs d'utilisateurs devront obligatoirement conclure des ententes et obtenir des permissions du MTQ pour éviter que les tolérances continuent d'être la pratique courante »⁶¹.

Dans ce contexte, la réussite des objectifs de sécurité reposera largement sur l'efficacité de la concertation en région. Il sera primordial, par exemple, que le Ministère coordonne ses initiatives avec celles des municipalités pour que les objectifs de sécurité se reflètent sur la circulation en milieux urbain et rural.

Par ailleurs, un Guide de gestion est en voie d'élaboration et devrait accompagner la *Politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières*.

Le gouvernement pourrait intervenir en matière de sécurité en obligeant les clubs d'utilisateurs à améliorer la signalisation dans les sentiers.

60 Gouvernement du Québec, Ministère des transports, *Politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières*, Projet, 13 mars 1998, p. 20.

61 Ibid. p. 25.

7.0 CONCLUSION

Le réseau de sentiers de motoneiges en région est l'un des mieux structurés et des plus beaux de la province. Il est d'une longueur de 2 689 kilomètres. Neuf clubs de motoneigistes en assurent l'entretien.

Pour les véhicules tout-terrains, on ne peut toutefois parler de réseau structuré puisque seuls les clubs de Val-d'Or et de Senneterre entretiennent des sentiers et sont membres de la Fédération québécoise des clubs motocyclistes associés (F.Q.C.M.A.).

Il y a matière à préoccupation concernant la sécurité dans la pratique de ces sports. Entre 1995 et 1997, 199 accidents de motoneige ont été rapportés sur le territoire de la région et 47 accidents de véhicules tout-terrains. La situation est préoccupante pour la motoneige, car le nombre d'accidents est en croissance depuis 1990.

Le comportement des utilisateurs est la principale cause d'accidents. Alors, si des initiatives sont prises pour améliorer la sécurité, elles doivent toucher d'abord le comportement des conducteurs. Un trop grand nombre d'entre eux circulent à trop grande vitesse, sont téméraires ou imprudents ou conduisent sous l'influence de l'alcool ou de drogues.

Par la *Loi sur les véhicules hors route*, le gouvernement provincial permet dorénavant de circuler, selon certaines conditions, sur les rues d'une municipalité. Cela devrait entraîner une augmentation de la circulation des *véhicules hors route* en milieu urbain. Pour éviter que le nombre d'accidents augmente, il est souhaitable que les principaux intervenants (clubs, municipalités, MTQ, etc.) renforcent leur concertation pour que la sécurité prime avant tout !

LEXIQUE

Chemin public

La surface de terrain ou d'un ouvrage d'art dont l'entretien est à la charge d'une municipalité, d'un gouvernement ou de l'un des ses organismes, et sur une partie de laquelle sont aménagées une ou plusieurs chaussées ouvertes à la circulation publique des véhicules routiers et, le cas échéant une ou plusieurs voies cyclables, sauf exception (*Code de la sécurité routière*, art. 4, alinéa 3).

Emprise

Bande de terrain acquise ou expropriée dans l'intérêt public. L'emprise routière, de largeur variable, est une surface de terrain comprise entre la propriété des riverains et affectée à la route et à ses dépendances; notamment les fossés et les réseaux de distribution d'énergie (électricité, gaz, etc.).

Passage

Endroit signalé permettant de traverser une voie de circulation par des véhicules hors route.

Véhicule tout-terrain

Véhicule motorisé muni d'un guidon et d'au moins deux roues, qui peut être enfourché, dont la masse nette n'excède pas 600 kg, destiné à circuler en dehors des chemins publics.

BIBLIOGRAPHIE

Collini, Mariella, *Portrait de la situation, sentiers de motoneiges de la réserve La Vérendrye - Abitibi-Témiscamingue*, CRDAT, août 1996, 28 pages.

Comité de prévention des traumatismes du réseau de la santé publique du Québec, *Étude québécoise sur les blessures attribuables à la motoneige, Rapport de recherche*, Mars 1996, 61 pages.

Fédération québécoise des clubs motocyclistes associés, *Étude sur le développement et la commercialisation touristique du QUAD au Québec*, Pluram en collaboration de Zins, Beauchesne et Ass., juillet 1996, pagination multiple.

Gouvernement du Québec, Bureau du coroner, *Analyse descriptive des accidents de motoneige, saisons 1986-87 à 1997-98*, janvier 1999, 26 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Le transport hors route, version préliminaire*, novembre 1997, 35 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises des routes sous la gestion du ministère des Transports, Projet*, mars 1996, pagination multiple.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières, Projet*, 13 mars 1998, 28 pages et annexes.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Rapport du comité de consultation sur les véhicules hors route*, avril 1992, 48 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Vers une politique sur les véhicules hors route, Document synthèse*, novembre 1991.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Vers une politique sur les véhicules hors route*, non daté, 71 pages.

Revue de presse de 1998 et 1999 en Abitibi-Témiscamingue effectuée par le ministère des Transports.

Société de l'assurance automobile du Québec, *Guide de rédaction du rapport d'accident de véhicules routiers*, mai 1991, 66 pages.

Société de l'assurance automobile du Québec, *Dossier Statistique, Bilan 1997, Accidents, parc automobile, permis de conduire*, mai 1998, 207 pages.

Zins Beauchesne et associés, *Évaluation des impacts économiques directs de la pratique touristique de la motoneige au Québec*, 1997, 25 pages.

COMMENTAIRES DU GROUPE TÉMOIN

**Rencontre du groupe témoin sur l'étude
« Portrait de la sécurité liée à l'utilisation de la motoneige et des
véhicules tout-terrains »
du 10 novembre 1999**

Salle de conférence du CRDAT, 170, avenue Principale, bureau 102, Rouyn-Noranda

Les personnes suivantes étaient présentes lors de la rencontre :

M. Clément Bilodeau	Club de motoneiges de Rouyn-Noranda
M. Ghislain Blanchette	Fédération des clubs de motoneiges
M ^{me} Luce Cardinal	Devamco
M. Jocelyn Carrier	Association touristique de l'Abitibi-Témiscamingue
M. Robert Fortin	Clus de motoneiges de Rouyn-Noranda
M. Marc-Antoine Guimond	MRC de Rouyn-Noranda
M ^{me} Marie Lalancette	Service des inventaires et plan, MTQ
M. Horace Lessard	Ville de La Sarre
M. Daniel Massicotte	Service des inventaires et plan, MTQ
M ^{me} Martine Rioux	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
M. Julien Rivard	Devamco

Le ministère des Transports remercie les participants du groupe témoin pour leurs commentaires et suggestions formulés lors de cette rencontre. Occasionnellement, nous avons aussi recueilli les commentaires et suggestions de personnes externes au groupe témoin. L'intégration de l'ensemble des commentaires et suggestions à la version finale de l'étude technique a permis d'en bonifier le contenu.

Les éléments qui n'ont pu être intégrés à la présente étude seront utiles dans le cadre d'études ultérieures et, tout comme les éléments intégrés, ils pourraient influencer le Ministère et ses partenaires pour l'élaboration du diagnostic préalable à la proposition de plan de transport. Afin de les garder en mémoire, un sommaire de ceux-ci a été réalisé.

Commentaires ou suggestions issus du groupe témoin, non intégrés au document

- Selon les intervenants, les données présentées dans l'étude ne tiennent compte que de la moitié des motoneiges puisque, selon leurs observations, la moitié des motoneiges ne sont pas immatriculées.
- Certains participants croient que les résultats présentés dans l'étude concernant la conduite d'une motoneige avec les facultés affaiblies sont sous-estimés par rapport à la réalité.
- Selon les intervenants, la période de la chasse est un moment propice à l'avènement d'accidents de VTT.
- Du côté de la présentation du document, les intervenants auraient souhaité qu'il y ait deux parties distinctes, l'une sur la motoneige et l'autre sur le VTT.

Besoins des municipalités

- Les changements à la législation amènent de nouvelles possibilités pour les municipalités quant à la réglementation municipale pour la circulation des motoneiges. Une brochure visant à aider les municipalités dans la préparation de règlements municipaux autorisant la circulation de véhicules hors route sur leur réseau a été produite par le Ministère.

Certains intervenants recommandent aux municipalités d'être prudentes à l'égard de la circulation des motoneiges sur leur réseau routier. De leur avis, plusieurs accidents ne sont pas rapportés et ont lieu sur le réseau routier municipal.

De plus, plusieurs inquiétudes sont soulevées relativement aux responsabilités qui engageront les municipalités face à l'adoption éventuelle de telles réglementations. Les intervenants craignent que la circulation automobile ne soit très perturbée par l'introduction des motoneiges sur certaines parties du réseau routier municipal. Les intervenants sont d'accord pour que les sentiers organisés donnent accès à certains services mais tiennent à ce que cela soit limité et que le balisage des sentiers sur le réseau routier soit très clair. De plus, afin de garantir la sécurité routière, une signalisation uniforme est hautement souhaitable.

Particularité de la motoneige

- La motoneige est un véhicule qui peut vraiment aller sur toutes les surfaces à condition qu'il y ait de la neige et que les cours d'eau soient gelés. Dans ce sens, il ne se compare avec aucun autre véhicule. De plus, en terme d'impact environnemental, la motoneige ne fait pas plus de dégâts que le vélo, ce qui n'est pas le cas des VTT.

C'est d'ailleurs pour cette raison que les intervenants s'objectent très fortement à un éventuel partage des sentiers de motoneiges avec les VTT puisque ces derniers seraient incompatibles considérant la composition du sol dans la région. En effet, le milieu naturel serait très sensible aux impacts de la circulation des VTT.

Potentiel touristique

- Même si un potentiel touristique intéressant serait à développer pour les VTT, les intervenants de motoneige affirment qu'une utilisation commune des pistes est impossible. À la limite, il y aurait une certaine ouverture quant à l'utilisation de certains ponts. Le milieu touristique souhaiterait que des rencontres aient lieu avec les clubs de VTT.
- Dans l'éventualité où l'on veut en faire un produit touristique, la permanence du réseau et son financement deviennent des enjeux de plus en plus criants. Autrement, il en va de la sécurité même des sentiers et, par conséquent, l'avenir de ce produit touristique. Le fait que les traverses doivent souvent être déplacées d'année en année affecte aussi la sécurité. Il s'agit d'un argument de plus en faveur de la permanence des sentiers et à ce sujet les MRC et les municipalités seraient interpellées par le biais des schémas d'aménagement.

Droit de passage et droit des autochtones

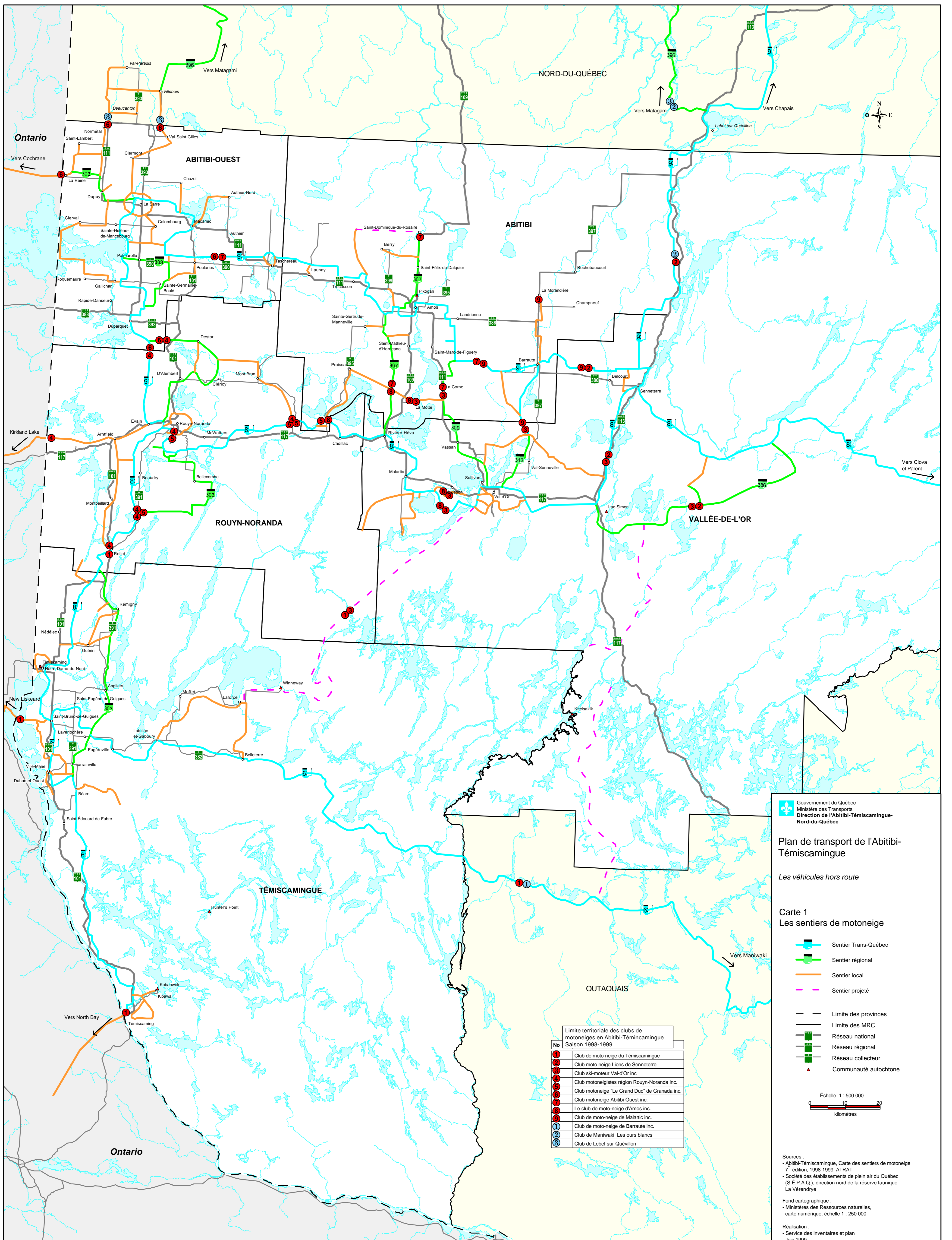
- En plus de la problématique mentionnée dans l'étude quant à l'acquisition des droits de passage sur les terrains privés, une problématique est soulevée quant à la présence de conflit possible de droits. À titre d'exemple, les droits de trappeurs autochtones.

Sentiers en milieu forestier

- Un certain manque de communication entre la Fédération des clubs de motoneigistes et les compagnies forestières est à remarquer. En effet, il arrive que les ententes entre ces parties ne soient pas respectées et que l'information ne soit pas transmise à la Fédération. Il faudrait semble-t-il resserrer ces ententes. À Rouyn-Noranda, depuis que les sentiers sont localisés par GPS et transmis aux compagnies forestières, l'information circule mieux.

Limites du travail bénévole

- Les intervenants déplorent que tout doit être fait bénévolement et que cela exige plusieurs connaissances, du temps et des dépenses personnelles. Il faut entre autres, connaître et suivre les lois, négocier les ententes écrites et les droits de passages, voir à l'entretien, solliciter des commanditaires et assurer les patrouilles de sécurité.



Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Les véhicules hors route

**Carte 1
 Les sentiers de motoneige**

- Sentier Trans-Québec
- Sentier régional
- Sentier local
- - - Sentier projeté
- Limite des provinces
- Limite des MRC
- Réseau national
- Réseau régional
- Réseau collecteur
- ▲ Communauté autochtone

Limite territoriale des clubs de motoneiges en Abitibi-Témiscamingue Saison 1998-1999	
No	
1	Club de moto-neige du Témiscamingue
2	Club moto neige Lions de Senneterre
3	Club ski-moteur Val-d'Or inc
4	Club motoneigistes région Rouyn-Noranda inc.
5	Club motoneige "Le Grand Duc" de Granada inc.
6	Club motoneige Abitibi-Ouest inc.
7	Le club de moto-neige d'Amos inc.
8	Club de moto-neige de Malartic inc.
9	Club de moto-neige de Barraute inc.
10	Club de Maniwaki Les ours blancs
11	Club de Label-sur-Quévillon

Échelle 1 : 500 000
 0 10 20
 kilomètres

Sources :
 - Abitibi-Témiscamingue, Carte des sentiers de motoneige 7^e édition, 1998-1999, ATRAT
 - Société des établissements de plein air du Québec (S.E.P.A.Q.), direction nord de la réserve faunique La Vérendrye

Fond cartographique :
 - Ministères des Ressources naturelles, carte numérique, échelle 1 : 250 000

Réalisation :
 - Service des inventaires et plan
 Juin 1999