

Étude technique

Véhicules hors route :

Les responsabilités des intervenants, les réseaux et l'utilisation

DOCUMENT DE TRAVAIL
VERSION FINALE

RECHERCHE ET RÉDACTION

Julie Baert, Groupe d'études inuit et circumpolaires (Gétic), Université Laval
Gérard Duhaime, Groupe d'études inuit et circumpolaires (Gétic), Université Laval

RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES

Luc Ampleman, CNQ
Anick Guimond, CNQ
Caroline Vigneault, CNQ

COLLABORATION SPÉCIALE

Stéphanie Cashman-Pelletier, Service des politiques de sécurité, DST
Mario Grenier, Centre de services d'Amos, MTQ
Stéphane McKenzie, Municipalité de la Baie James
Charles Roy, Centre de services de Chibougamau, MTQ

SOUTIEN TECHNIQUE

Gilles Basque, Service des inventaires et plan, DATNQ
Michelle Bélanger, DATNQ
Andrée Champagne, Service des inventaires et plan, DATNQ
Jocelyne Desrosiers, Service des inventaires et plan, DATNQ
Gaétan Lessard, Service des inventaires et plan, DATNQ

REMERCIEMENTS

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

Le présent document a été préparé pour la Coordination du Nord-du-Québec du ministère des Transports. Pour obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à :

Ministère des Transports
Coordination du Nord-du-Québec
80, avenue Québec
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1
Téléphone : (819) 763-3237
Télécopieur : (819) 763-3493
Courriel : plannord@mtq.gouv.qc.ca
Site Internet : www.mtq.gouv.qc.ca/fr/regions/abitiibi/plan_nord.asp

TABLE DES MATIÈRES

SIGLES	VII
RÉSUMÉ	1
INTRODUCTION	3
1. TERRITOIRES ET POPULATIONS	8
1.1 Infrastructures routières et répartition des populations	8
1.1.1 Baie-James.....	8
1.1.2 Nunavik.....	8
1.2 Modes de vie des populations du Nord-du-Québec	9
1.2.1 Cris et Inuits.....	9
1.2.2 Jamésiens.....	10
2. SYSTÈME DE TRANSPORT HORS ROUTE	12
2.1 Réseau fédéré ou officiel de sentiers de motoneige et de VTT	13
2.1.1 Localisation, étendue et conditions d'accès.....	13
2.1.2 Infrastructures et services.....	23
2.1.3 Nature de l'usage et profil des utilisateurs.....	24
2.2 Réseau informel de motoneige et de VTT	24
2.2.1 Localisation et étendue.....	24
2.2.2 Nature de l'usage et profil des utilisateurs.....	27
3. PRINCIPAUX INTERVENANTS, CADRE LÉGISLATIF ET OUTILS D'INTERVENTION	28
3.1 Niveau provincial : ministères et organismes	28
3.1.1 Ministère des Transports (MTQ).....	28
3.1.2 Ministère de l'Environnement (MENV).....	31
3.1.3 Ministère des Ressources naturelles (MRN).....	32
3.1.4 Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ).....	32
3.1.5 Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS).....	33
3.1.6 Bureau du coroner.....	33

3.1.7	Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)	33
3.1.8	Tourisme Québec	33
3.1.9	Développement économique Canada (DEC)	33
3.1.10	Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) et Fédération québécoise des clubs quad (FQCQ)	34
3.2	Niveaux régional et local	35
3.2.1	Villages cris	35
3.2.2	Villages inuits	36
3.2.3	Municipalités jamésiennes	36
3.2.4	Corps régional de police crie et Corps régional de police Kativik	37
3.2.5	Sûreté du Québec	37
3.2.6	Clubs d'utilisateurs de véhicules hors route	38
3.3	Subventions et contributions financières au transport hors route dans le Nord-du-Québec	39
3.3.1	Secrétariat au loisir et au sport (SLS)	39
3.3.2	Ministère des Transports (MTQ)	39
3.3.3	Développement économique Canada (DEC)	40
3.3.4	Ministère des Ressources naturelles (MRN)	40
3.3.5	Secrétariat aux affaires autochtones (SAA)	40
3.3.6	Municipalité de la Baie James (MBJ)	41
3.4	Organismes de développement économique et touristique	41
4.	IMPACTS ÉCONOMIQUES, SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX	43
4.1	Impacts économiques	43
4.1.1	Réseau fédéré	43
4.1.2	Réseau informel	43
4.2	Impacts sociaux	45
4.2.1	Approvisionnement alimentaire	45
4.2.2	Bruit et gaz d'échappement	45
4.3	Impacts environnementaux	46
4.3.1	Air	46
4.3.2	Sols, nappes phréatiques et cours d'eau	47

4.3.3	Végétation.....	47
4.3.4	Faune.....	48
5.	FORCES ET FAIBLESSES DU TRANSPORT HORS ROUTE.....	49
5.1	Accès au territoire	49
5.2	Balisage des sentiers.....	49
5.3	Conditions climatiques	50
5.4	Comportement des utilisateurs.....	50
5.5	Coûts.....	50
5.6	Présence de plusieurs communautés	50
5.7	Multiplcité d'intervenants	51
6.	TENDANCES ET PISTES D'INTERVENTION	53
6.1	Demandes spécifiques reliées aux véhicules hors route	53
6.1.1	Sentiers balisés	53
6.1.2	Coûts d'utilisation.....	53
6.1.3	Législation.....	54
6.2	Pistes d'intervention	54
6.2.1	Adhésion aux clubs.....	54
6.2.2	Surveillance des sentiers fédérés.....	54
6.2.3	Sensibilisation des utilisateurs.....	55
6.2.4	Soutien des clubs	55
6.2.5	Prise en compte des spécificités locales	56
	CONCLUSION	57
	BIBLIOGRAPHIE	59

ANNEXES

1. Répertoire des clubs d'utilisateurs de véhicules hors route dans le Nord-du-Québec.
2. Réseau informel de sentiers de motoneige au Nunavik.
3. Exemple d'indemnisation par le régime public d'assurance.
4. Calcul de l'importance économique de la fréquentation des réseaux informels.

LISTE DES CARTES, PHOTOGRAPHIES ET TABLEAUX

CARTES

1.	Territoire à l'étude.....	6
2.	Sentiers de motoneige et services aux usagers.....	15
3.	Passages autorisés pour motoneiges et véhicules tout-terrains.....	17
4.	Sentier fédéré de véhicules tout-terrains.....	21

PHOTOGRAPHIES

1.	Véhicule tout-terrain circulant sur un chemin forestier.....	19
2.	Véhicule tout-terrain circulant sur un sentier fédéré.....	23
3.	Sentiers informels au Nunavik.....	26

TABLEAUX

1.	Modes de transport utilisés au Nunavik et sur le territoire de la Baie-James par la population active de 15 ans et plus dont le lieu de travail diffère du domicile.....	12
2.	Nombre de motoneiges et de VTT immatriculés dans la région Nord-du-Québec depuis 1995.....	13
3.	Niveau provincial : Intervenants en transport hors route.....	35
4.	Niveaux régional et local : intervenants en transport hors route.....	38
5.	Subventions et contributions financières au transport hors route dans le Nord-du-Québec.....	41

SIGLES

ARC	Administration régionale crie
ARK	Administration régionale Kativik
CLD	Conseil local de développement et points de service
CRDBJ	Conseil régional de développement de la Baie James
CRDK	Conseil régional de développement Katujiniq
DEC	Développement économique Canada
FQCQ	Fédération québécoise des clubs quad
FCMQ	Fédération des clubs de motoneigistes du Québec
MAMM	Ministère des Affaires municipales et de la Métropole
MAPAQ	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
MBJ	Municipalité de la Baie James
MENV	Ministère de l'Environnement
MRN	Ministère des Ressources naturelles
MSSS	Ministère de la Santé et des Services sociaux
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports
RCTM	Programme de réduction des coûts de transport de marchandises
SAA	Secrétariat aux affaires autochtones
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SDBJ	Société de développement de la Baie James
SLS	Secrétariat au loisir et au sport
VHR	Véhicule hors route
VTT	Véhicule tout-terrain, quad

NOTE AU LECTEUR

À moins que le contexte n'indique un sens différent les expressions et les mots suivants signifient :

« étude technique » la présente étude technique n'a aucune prétention scientifique. Elle ne constitue en aucun cas une étude d'opportunité, ni une recherche exhaustive sur le sujet abordé. Elle vise à dresser le portrait sommaire de la situation dans ce domaine particulier ayant trait au transport dans le Nord-du-Québec. En dépit du caractère interne de l'étude, le Ministère est néanmoins heureux de rendre disponible ce document.

« le Ministère » le ministère des Transports du Québec.

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

RÉSUMÉ

Cette étude technique s'inscrit dans l'élaboration du *Plan de transport du Nord-du-Québec*. Elle a pour objectif de dresser un portrait du système et de l'utilisation de transport par véhicule hors route dans l'ensemble de la région. Le Nord-du-Québec, localisé entre le 49^e parallèle et l'extrémité nord du Québec, est la plus grande région administrative de la province. Le territoire se divise de part et d'autre du 55^e parallèle avec au sud la Baie-James et au nord le Nunavik.

Quoique l'ensemble des Cris et des Inuits ait maintenant des sources de revenus diversifiées, bon nombre d'entre eux comptent encore sur les activités de chasse et de pêche afin de subvenir à une partie de leurs besoins alimentaires. Le recours aux véhicules hors route représente souvent une nécessité pour la poursuite des activités traditionnelles. Chez les Jamésiens (non-autochtones de la Baie-James), l'usage des véhicules hors route est principalement récréatif.

Le principal impact des véhicules hors route sur le plan communautaire est probablement de permettre un meilleur approvisionnement alimentaire des autochtones. Aucune étude n'a déjà mesuré l'impact des véhicules hors route sur l'environnement dans le Nord-du-Québec, ce qui empêche toute affirmation quant à l'ampleur des problèmes engendrés par cet usage. Toutefois, vu la faible densité de la population et l'immensité du territoire, les impacts seraient très localisés. Une attention particulière devrait être accordée aux émissions polluantes des véhicules, au piétinement de la végétation, à la compaction du sol et à la contamination des cours d'eau par le rejet continu d'une partie du mélange essence-huile. Sur le plan humain, les risques majeurs concernent surtout les accidents, mais aussi la réduction de l'ouïe chez les utilisateurs ne portant pas de casque.

Selon le *Prédiagnostic* réalisé par le ministère des Transports en juin 2001, plusieurs demandes ont été formulées par la population du Nord-du-Québec. La population réclame, notamment, l'aménagement d'autres sentiers balisés de motoneige et de véhicule tout-terrain (VTT), une réduction des taxes reliées à l'achat des motoneiges, des VTT, de l'essence, une réduction du coût des pièces ainsi que la diminution des délais nécessaires à leur obtention.

Plusieurs pistes d'intervention sont proposées, principalement la promotion de l'adhésion aux clubs de véhicules hors route, une sensibilisation accrue des utilisateurs face à la conduite avec facultés affaiblies et aux risques pour la santé et l'environnement ainsi qu'une meilleure surveillance des sentiers par un plus grand effectif policier. Il est également primordial de s'assurer que les clubs disposent des ressources suffisantes afin de mieux prendre en charge leurs responsabilités. À cet effet, une plus grande concertation entre les intervenants gouvernementaux et du milieu contribuerait à se doter d'une vision globale. De plus, la diffusion d'information concernant les règles d'immatriculation et d'obtention de permis de conduire auprès des communautés autochtones du Nord-du-Québec doit être améliorée afin de clarifier certaines procédures et exigences légales. Par ailleurs, toute intervention dans le domaine des véhicules hors route devrait tenir compte de la présence d'un grand nombre d'intervenants. Chez les Cris et les Inuits, l'usage de la motoneige et du VTT étant

étroitement lié aux activités de subsistance, la planification des interventions gouvernementales dans le Nord-du-Québec devrait placer cet élément au centre de toute décision, notamment celles concernant l'adaptation de la réglementation.

INTRODUCTION

La présente étude est réalisée dans le cadre du processus d'élaboration du *Plan de transport du Nord-du-Québec*. L'objectif est d'acquérir une meilleure compréhension du transport hors route dans cette région, d'en définir l'importance, les impacts, les forces et les faiblesses. Ainsi, toute planification ultérieure du transport s'en voit plus éclairée.

Dans cette étude, les véhicules hors route (VHR) englobent les motoneiges et les véhicules tout-terrains (aussi appelés VTT ou quads).

Le Nord-du-Québec est une vaste région couvrant plus de la moitié du Québec (voir carte 1) et compte 0,5 % de sa population totale. La faible importance du réseau routier et la nature des activités pratiquées dans la région font des véhicules hors route un mode de transport très utilisé dans le Nord-du-Québec. La partie sud du territoire, soit la Baie-James, compte environ 16 300 Jamésiens (non-autochtones de la Baie-James), qui utilisent principalement la motoneige et le VTT à des fins récréatives. On y retrouve aussi 11 850 Cris qui réservent principalement ces véhicules à la pratique d'activités traditionnelles, c'est-à-dire la chasse, le piégeage et la pêche. Au Nunavik, où vivent environ 10 400 personnes, dont 90 % sont Inuits, les véhicules hors route servent beaucoup à la pratique des activités de subsistance. Toutefois, leur usage est multiple et souvent prédominant à l'intérieur des villages, où la marche a fortement perdu en notoriété.

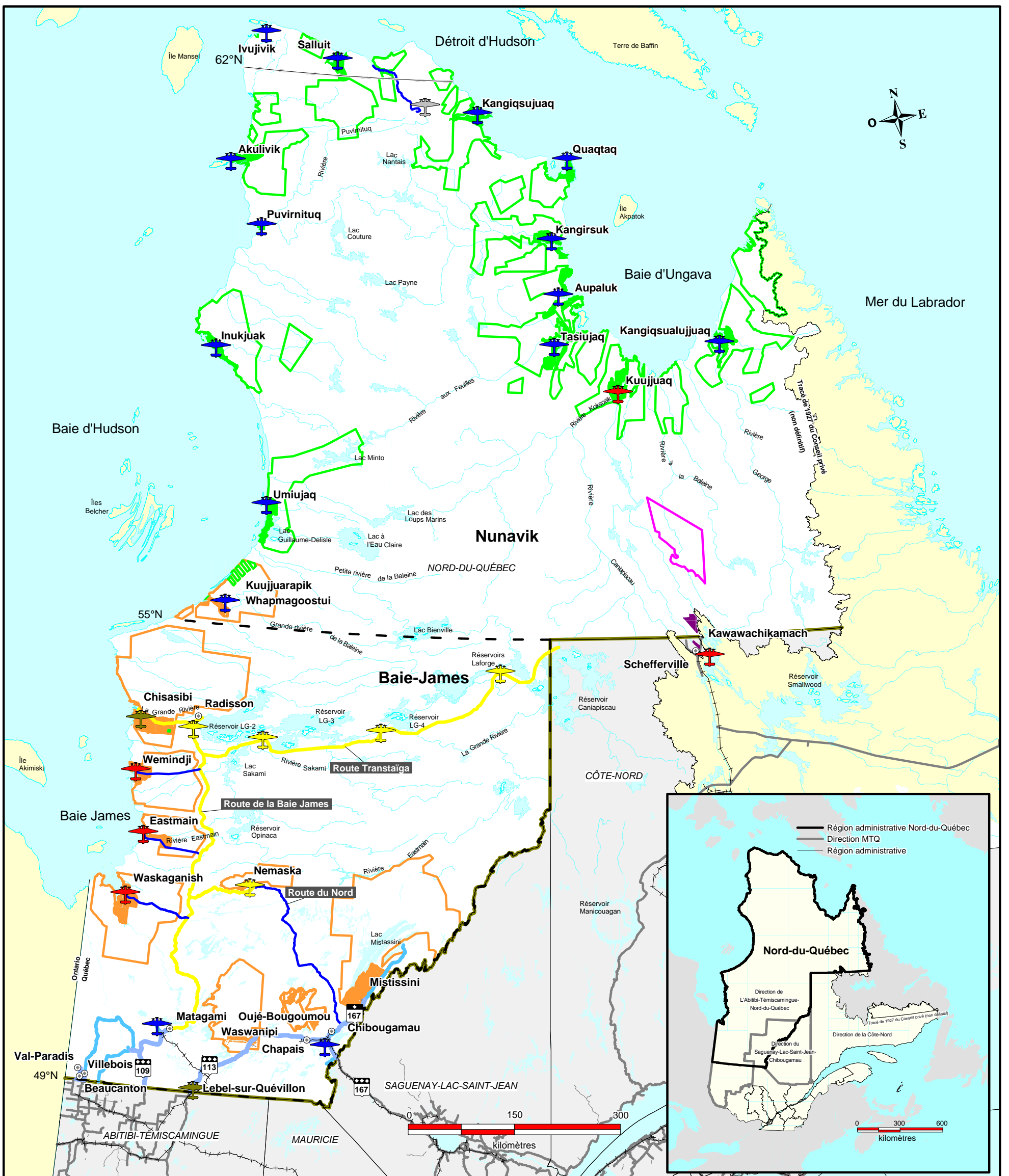
Quoique les motoneiges demeurent plus nombreuses que les VTT, ces derniers ont connu une grande hausse de popularité depuis les dernières années, au détriment de la motoneige. Cela s'explique peut-être par le fait que les VTT peuvent être utilisés pendant une plus longue période de l'année, qu'ils sont plus faciles à entretenir et consomment un peu moins d'essence.

Dans l'ensemble, bien peu de connaissances ont été acquises sur les différentes sphères inhérentes au transport hors route dans la région Nord-du-Québec. La réalisation de cette étude technique a donc nécessité un grand nombre d'entrevues téléphoniques afin de recueillir l'information la plus à jour possible.

L'étude est divisée en six sections. La première section aborde la question de la répartition des populations sur le territoire et de leurs modes de vie. La seconde traite des réseaux fédéré et informel de la région. Vient ensuite la description des intervenants, du cadre législatif et des outils d'intervention dont ils disposent; cette troisième section porte également sur la provenance et la nature des subventions accordées au transport hors route. La section suivante aborde les impacts sociaux, environnementaux et économiques reliés à l'usage de ces véhicules. La cinquième section est consacrée aux forces et aux faiblesses du transport hors route et est suivie de la sixième et dernière section, qui fait ressortir les tendances et les pistes d'intervention.

Il est à noter qu'une étude ayant pour titre « Portrait de la sécurité liée à l'utilisation des véhicules hors route dans le Nord-du-Québec », complémentaire à la présente étude, est aussi disponible.

**CARTE 1
TERRITOIRE À L'ÉTUDE**



Carte 1 : Territoire à l'étude

Plan de transport du Nord-du-Québec

Véhicules hors route : Les responsabilités des intervenants, les réseaux et l'utilisation

Source :
- Ministère des Transports du Québec

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles,
carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Octobre 2002

Terre réservée (catégorie I) (catégorie II)

- Crie
- Inuite
- Naskapie

Note : Le territoire d'Oujé-Bougoumou est délimité selon l'Entente Cris-Québec du 7 février 2002.

Limite administrative

- Municipalité de la Baie James
- Limite sud du Nord-du-Québec
- Autres régions du Québec

Autres

- Réseau ferroviaire
- Ville, village ou localité

Route

Responsabilité financière

- MTQ - Nationale, régionale et collectrice
- MTQ - Accès aux ressources
- MTQ - Autres routes
- Hydro-Québec

Aéroport

Responsabilité financière

- Ministère des Transports
- Transports Canada
- Hydro-Québec
- Conseil de bande / Municipalité
- Autres

1. TERRITOIRES ET POPULATIONS

1.1 Infrastructures routières et répartition des populations

1.1.1 Baie-James

Sur le territoire de la Baie-James, le réseau routier principal est composé de la route 109 qui mène à la route de la Baie-James (Matagami–Radisson), de la route 113 reliant Chibougamau, Chapais et Lebel-sur-Quévillon ainsi que de la route 167 reliant Chibougamau à Mistissini. Le réseau se compose également de routes non asphaltées, c'est-à-dire la route du Nord partant du kilomètre 274 sur la route de la Baie-James et allant jusqu'à Chibougamau via Nemaska, la route Transtaïga menant à la centrale Brisay à partir de la route de la Baie-James ainsi que les routes reliant les villages cris au réseau routier principal. Trois routes d'accès aux ressources sont également existantes. Une de ces dernières, partiellement asphaltée, relie Villebois à la route 109 via Selbaie, une autre mène aussi à la route 109 via Joutel à partir de la route 111 (à proximité de La Sarre) et une est localisée à partir de la fin de la route 167 dans le secteur de Mistissini vers la Réserve faunique des Lacs-Albanel-Mistassini-et- Waconichi. De plus, de nombreux chemins forestiers sont utilisés, notamment le R-1005 (N-805) reliant Lebel-sur-Quévillon à Matagami (carte 1).

Les municipalités et localités jamésiennes dénombrent chacune entre 1 400 et 8 000 personnes, pour un total de 16 314 résidents, soit 42 % de la population du Nord-du-Québec (Statistique Canada, 2001).

Les communautés cries, quant à elles, sont réparties dans huit villages dont la population résidente oscille entre 550 et 3 500 personnes, pour un total de 11 851 résidents (Statistique Canada, 2001). Environ 600 non-autochtones vivent dans les différents villages cris, soit 5 à 7 % de la population résidente. Les villages cris de la Baie-James sont maintenant tous reliés au réseau routier principal et accessibles toute l'année.

1.1.2 Nunavik

Le Nunavik comprend 14 villages inuits et un village cri, pour une population totale d'environ 10 410 personnes. Un réseau routier municipal est présent à l'intérieur de tous les villages. De plus, une route relie chaque village à son site d'enfouissement ainsi qu'à l'aéroport. À l'exception de ces petites routes locales, la seule infrastructure routière du Nunavik est une route longue d'une centaine de kilomètres reliant la baie Déception à Kattiniq, le site d'exploitation du complexe minier Raglan.

Les villages inuits comptent chacun entre 150 et 2 000 résidents. Distants de 80 à 240 km les uns des autres, ils sont situés sur les littoraux de la baie d'Hudson, du détroit d'Hudson et de la baie d'Ungava. À l'exception de Kuujuaq où 25 %

de la population est non autochtone, la plupart des autres villages inuits ont comptent environ 6 % de non-autochtones. Dans l'ensemble du Nunavik, on dénombre environ 1 000 non-autochtones (Statistique Canada, 2001).

Ces populations isolées n'ont d'autre choix que d'utiliser l'avion pour les déplacements usuels de longue distance. Mais elles utilisent également la motoneige, le véhicule tout-terrain (VTT) et les petites embarcations pour les déplacements plus courts. Quant à l'approvisionnement des communautés du Nunavik, celui-ci s'effectue exclusivement par les voies maritime et aérienne (Développement économique Canada, 2000).

1.2 Modes de vie des populations du Nord-du-Québec

1.2.1 Cris et Inuits

Avant les années 50, les Cris et les Inuits ont été chasseurs semi-nomades occupant de façon saisonnière des sites de campement. Compte tenu de la dispersion des différents gibiers aquatiques et terrestres sur l'ensemble du territoire nordique et du cycle annuel d'abondance de chacun d'eux, les populations autochtones se distribuaient de façon à optimiser le rendement des activités de chasse et de pêche. Leurs déplacements étaient effectués en traîneaux à chiens ou en canots (Gouvernement du Québec, 1983).

La deuxième moitié du XX^e siècle fut le début d'une installation permanente des fonctionnaires de l'administration fédérale et, plus tard, ceux du provincial en territoire autochtone. Les Cris et les Inuits sont alors devenus admissibles aux diverses prestations gouvernementales, ce qui les attacha administrativement à des lieux particuliers et enclencha le processus de sédentarisation. Cette venue des gouvernements fut accompagnée d'une poussée des infrastructures, ce qui consolida la tendance à la sédentarité (Duhaimé *et al.*, 2001).

D'une vie semi-nomade complètement autarcique, ils sont depuis lors passés à un mode de vie basé tant sur les apports extérieurs que sur les ressources du milieu (Hydro-Québec, 1993). En effet, quoique de nombreux Cris et Inuits aient un emploi rémunéré (principalement dans l'administration publique), la chasse et la pêche demeurent encore aujourd'hui des activités importantes pour beaucoup de familles. De plus, avec l'arrivée de la motoneige et du VTT dans les années 70, l'accessibilité au territoire a été grandement modifiée. Les activités de chasse et de pêche étant reliées aux modes de transport, les véhicules hors route sont maintenant très utilisés pour atteindre les territoires de chasse et ramener le gibier, en plus de leur utilité générale comme moyens de déplacement dans les milieux habités.

1.2.2 Jamésiens

Les Jamésiens, quant à eux, ont un mode de vie relativement similaire à la population québécoise demeurant dans le sud de la province. Les emplois disponibles se situent pour la plupart dans l'industrie minière, la foresterie et le secteur tertiaire (Développement économique Canada, 2000). Contrairement à la situation qui prévaut chez les Cris et les Inuits, l'usage de la motoneige et du VTT est principalement récréatif : randonnée, chasse et pêche sportive, etc.

2. SYSTÈME DE TRANSPORT HORS ROUTE

Selon une étude réalisée par l'Institut de la statistique du Québec, environ 23 % de la population active du Nunavik ayant un lieu de travail autre que la maison utilise un mode de transport différent de la voiture ou de la camionnette, du vélo, de la motocyclette et de la marche pour se rendre au travail; il s'agirait principalement de la motoneige et du VTT. Sur le territoire de la Baie-James, ce pourcentage chute à 6 % de la population active (tableau 1), (Institut de la statistique du Québec, 1996). Toutefois, cette dernière donnée ne fait pas la distinction entre les Cris et les Jamésiens. On suppose que l'usage de la motoneige chez les Cris pour se rendre au travail est plus répandu que chez les Jamésiens. Par exemple, à Chisasibi, 18 % de la population active a recours au VHR pour se rendre à son milieu de travail et à Mistissini ce pourcentage est de 12 % (Institut de la statistique du Québec, 1996).

TABLEAU 1

MODES DE TRANSPORT UTILISÉS AU NUNAVIK ET SUR LE TERRITOIRE DE LA BAIE-JAMES PAR LA POPULATION ACTIVE DE 15 ANS ET PLUS DONT LE LIEU DE TRAVAIL DIFFÈRE DU DOMICILE

MODES DE TRANSPORT	TERRITOIRES			
	NUNAVIK		BAIE-JAMES (CRI ET JAMÉSIEEN)	
	Nb	%	Nb	%
Population active totale avec lieu de travail différent du domicile	2 860	100	12 615	100
Automobile, camion ou fourgonnette	470	16,5	8 065	64
Marche	1 670	58,4	3 285	26
Transport en commun, bicyclette, motocyclette, taxi	20	0,7	410	3,2
Autre moyen (motoneige, VTT, etc.)	670	23,4	785	6,2
Inconnu	30	1,0	70	0,55

Source : Institut de la statistique du Québec (1996).

En l'an 2000, 3 036 motoneiges étaient immatriculées dans le Nord-du-Québec, soit 3 025 sur le territoire de la Baie-James et 11 au Nunavik; de même, 1 948 VTT étaient immatriculés en l'an 2000 sur le territoire de la Baie-James et quatre au Nunavik (Société de l'assurance automobile du Québec, com. pers., 2002). En fait, les motoneiges et les VTT des Cris et des Inuits ne sont généralement pas immatriculés, de sorte que les données sur l'immatriculation ne constituent pas un bon indicateur du parc de motoneiges et de VTT chez les Cris et les Inuits. Ces données dénombreiraient plutôt la possession de ces véhicules chez les Jamésiens. Depuis 1995, on note une augmentation constante du nombre de VTT immatriculés et une baisse dans le nombre de motoneiges immatriculées dans le Nord-du-Québec (tableau 2). En réalité, la quasi-totalité des ménages

autochtones posséderait au moins une motoneige, et une majorité posséderait en plus un VTT, ce que ne reflètent pas ces chiffres.

TABLEAU 2
NOMBRE DE MOTONEIGES ET DE VTT IMMATRICULÉS DANS LA RÉGION NORD-DU-QUÉBEC DEPUIS 1995

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
MOTONEIGE	3 435	3 524	3 519	3 382	3 249	3 036
VTT	1 579	1 600	1 615	1 714	1 765	1 952

Source : Société de l'assurance automobile du Québec (2002).

2.1 Réseau fédéré ou officiel de sentiers de motoneige et de VTT

2.1.1 Localisation, étendue et conditions d'accès

Sentiers de motoneige

Le réseau fédéré de sentiers de motoneige est situé exclusivement sur le territoire de la Baie-James (carte 2). Celui-ci est constitué de par l'ensemble des sentiers reconnus par la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) et entretenus par les clubs de motoneiges de la région Nord-du-Québec (voir annexe 1). Les sentiers de motoneige sont généralement aménagés en milieu forestier, soit dans la forêt du domaine public. Ces derniers utilisent plusieurs chemins forestiers secondaires et tertiaires. Si les voies ne sont plus en services, les sentiers sont aménagés directement sur le chemin. Cependant, si pour des raisons d'accessibilité les sentiers doivent être aménagés sur le réseau de chemins toujours en utilisation par les compagnies forestières, ils seront situés dans l'emprise de ceux-ci. Le sentier principal fait partie du réseau Trans-Québec, ce qui le relie à l'ensemble des sentiers fédérés de motoneige de la province. Dans la région du Nord-du-Québec, il fait le lien entre les municipalités de Chibougamau, Chapais et Lebel-sur-Quévillon. Le sentier régional, quant à lui, relie Lebel-sur-Quévillon à Matagami puis Villebois. Un sentier local relie Oujé-Bougoumou à Chapais et un autre relie Villebois, Val-Paradis et Beaucanton. De plus, un sentier informel relie Mistissini à Chibougamau. Depuis l'hiver 2001-2002, un nouveau sentier local, dont 62 kilomètres sont situés dans le Nord-du-Québec, relie le secteur d'Amos en Abitibi-Témiscamingue au sentier régional Matagami-Villebois, Val-Paradis et Beaucanton. La localité de Radisson a également ses pistes de motoneige, mais celles-ci ne sont pas reliées au réseau. Au total, on retrouve plus de 1 200 kilomètres de sentiers fédérés dans la région Nord-du-Québec. On peut accéder au réseau à partir de Saint-Félicien (Saguenay-Lac-St-Jean), ou à partir de La Sarre, Amos et Senneterre en Abitibi-Témiscamingue (carte 2). En ce qui concerne les passages autorisés exclusifs aux motoneiges, on en dénombre 37 sur le réseau routier du MTQ à la Baie-James (voir carte 3). Également, un passage de motoneiges et VTT est présent

dans le secteur de Valcanton ainsi qu'un partage de la chaussée avec les motoneiges sur un pont entre Amos et Matagami.

CARTE 2
SENTIERS DE MOTONEIGE ET SERVICES AUX USAGERS

Carte 2 : Sentiers de motoneige et services aux usagers

Plan de transport du Nord-du-Québec

Véhicules hors route : Les responsabilités des intervenants, les réseaux et l'utilisation

Sources :
 - Ministère des Transports du Québec
 - Fédération des clubs de motoneigistes du Québec
 - Tourisme Baie-James (Carte des sentiers de motoneige 2002-2003)

Fond cartographique :
 - Ministère des Ressources naturelles,
 carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Novembre 2002

Terre réservée (catégorie I) (catégorie II)

■ Crie □

Note : Le territoire d'Oujé-Bougoumou est délimité selon l'Entente Cris-Québec du 7 février 2002.

Limite administrative

— Municipalité de la Baie James
 — Limite sud du Nord-du-Québec
 — Autres régions du Québec

Autres

++++ Réseau ferroviaire
 — Réseau routier
 ○ Ville, village ou localité
 ã Club de motoneiges

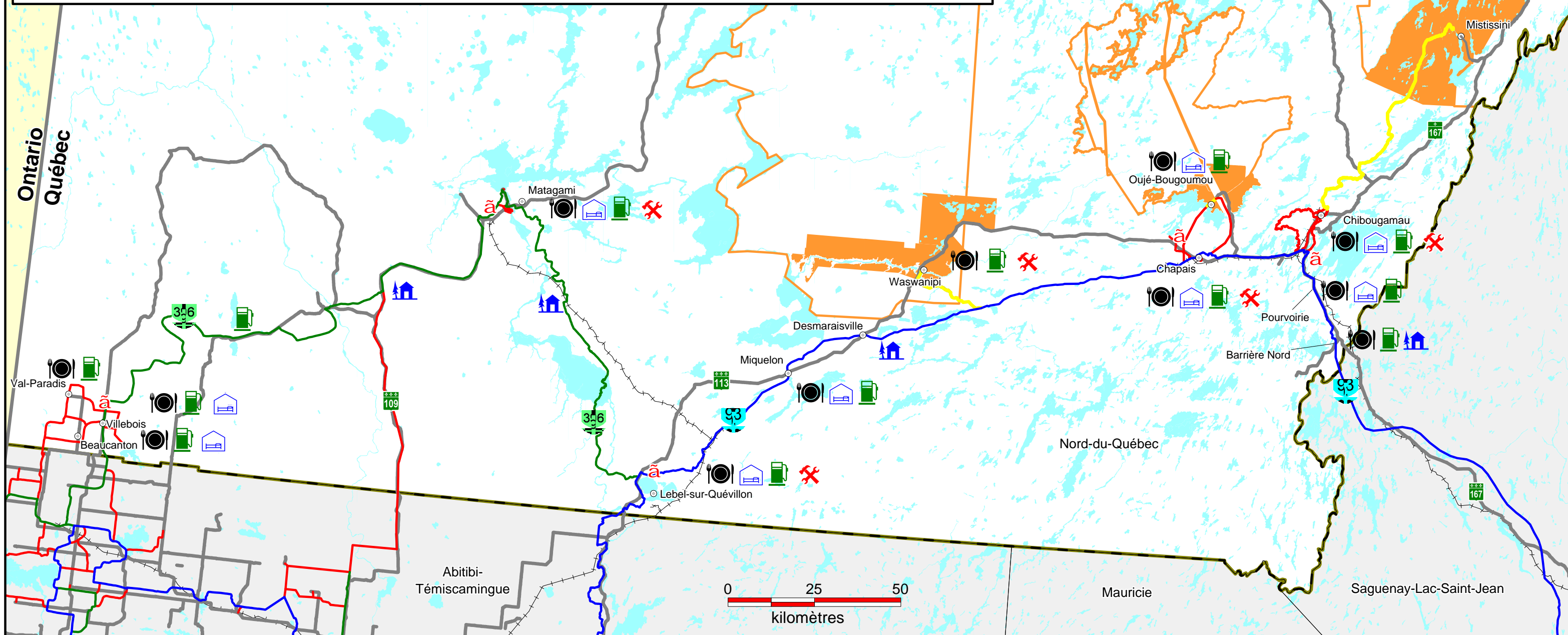
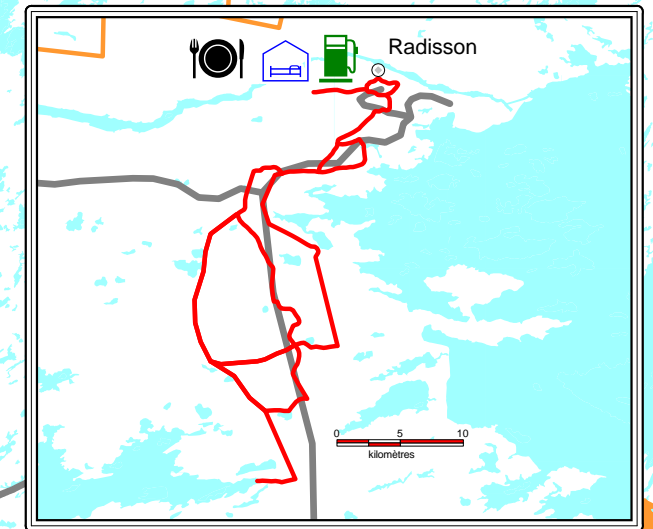
Sentier de motoneige

— Trans-Québec
 — Régional
 — Local
 — Informel

Service

✂ Réparation
 ⛛ Essence
 🍴 Restauration
 🏠 Hébergement
 🏠 Refuge

Note : Des centaines de kilomètres de sentiers informels sont répartis sur le territoire, principalement en territoire cri et inuit (voir annexe 2).



CARTE 3
PASSAGES AUTORISÉS POUR MOTONEIGES ET VÉHICULES TOUT-TERRAINS

Carte 3 : Passages autorisés pour motoneiges et véhicules tout-terrains

Plan de transport du Nord-du-Québec

Véhicules hors route : Les responsabilités des intervenants, les réseaux et l'utilisation

Sources :
 - Ministère des Transports du Québec
 - Fédération des clubs de motoneigistes du Québec
 - Tourisme Baie-James (Carte des sentiers de motoneige 2002-2003)

Fond cartographique :
 - Ministère des Ressources naturelles, carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

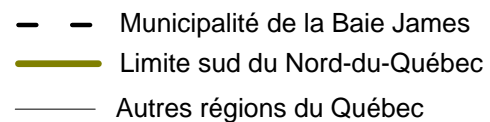
Novembre 2002

Terre réservée
 (catégorie I) (catégorie II)

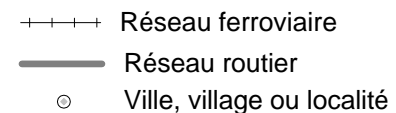


Note : Le territoire d'Oujé-Bougoumou est délimité selon l'Entente Cris-Québec du 7 février 2002.

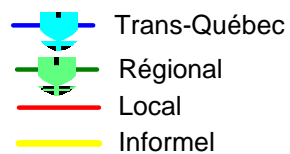
Limite administrative



Autres



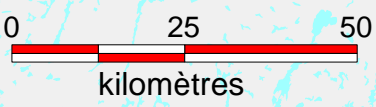
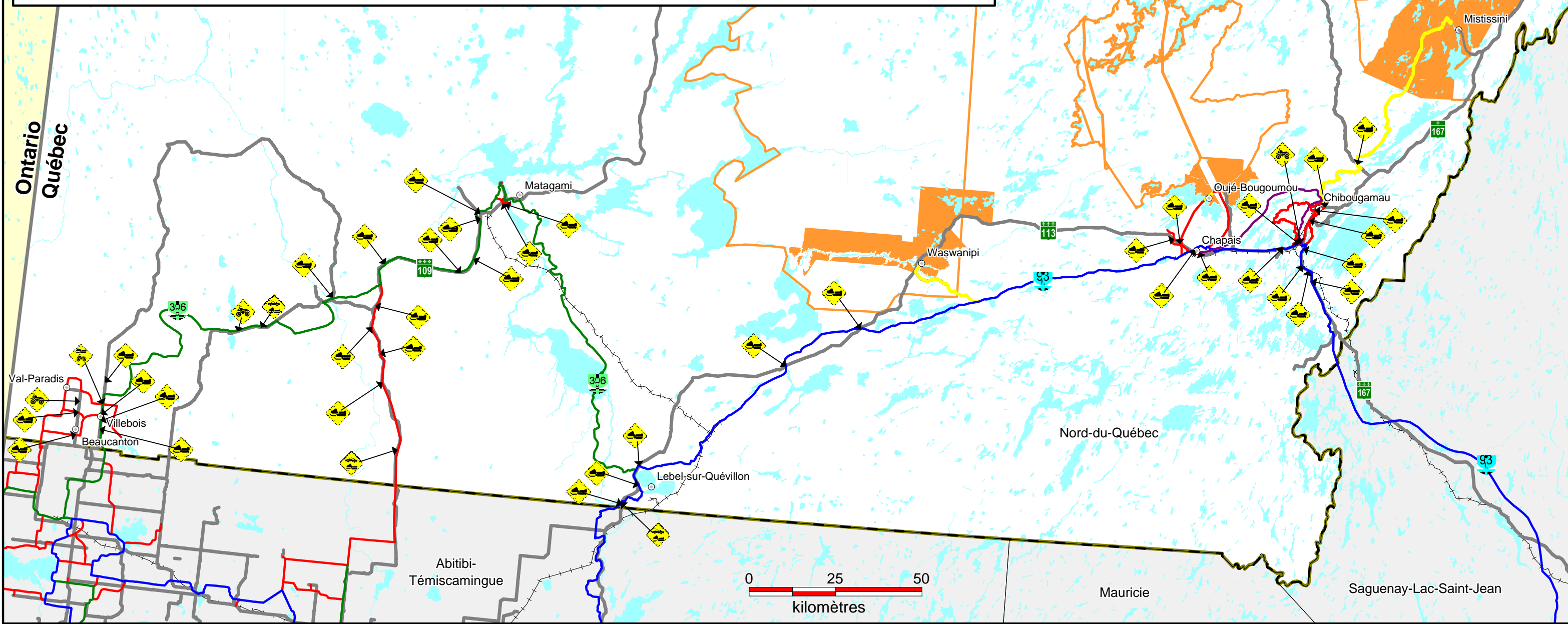
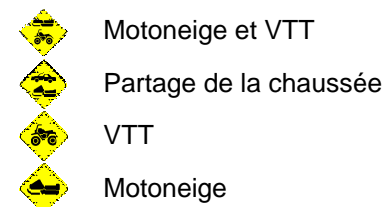
Sentier de motoneige



Sentier fédéré de VTT



Passage autorisé



Sentiers de VTT

En ce qui a trait aux sentiers de VTT du Nord-du-Québec, environ 82 kilomètres de sentiers situés dans le secteur de Chibougamau sont actuellement reconnus par la Fédération québécoise des clubs quad (FQCQ) (carte 4). Le club de VTT de Chibougamau-Chapais, sur pied depuis avril 2001, en est le responsable et constitue le seul club de VTT présent dans la région du Nord-du-Québec. Son sentier fédéré va du Lac Caché à Chibougamau (22 km) et de Chibougamau à Chapais (62 km). On peut y accéder à partir de St-Thomas-Didyme au Lac-St-Jean, mais également à partir de la Mauricie et de l'Abitibi, en passant par le réservoir Gouin et le chemin forestier de Barrette sud (Club VTT de Chibougamau-Chapais, 2001).

PHOTOGRAPHIE 1

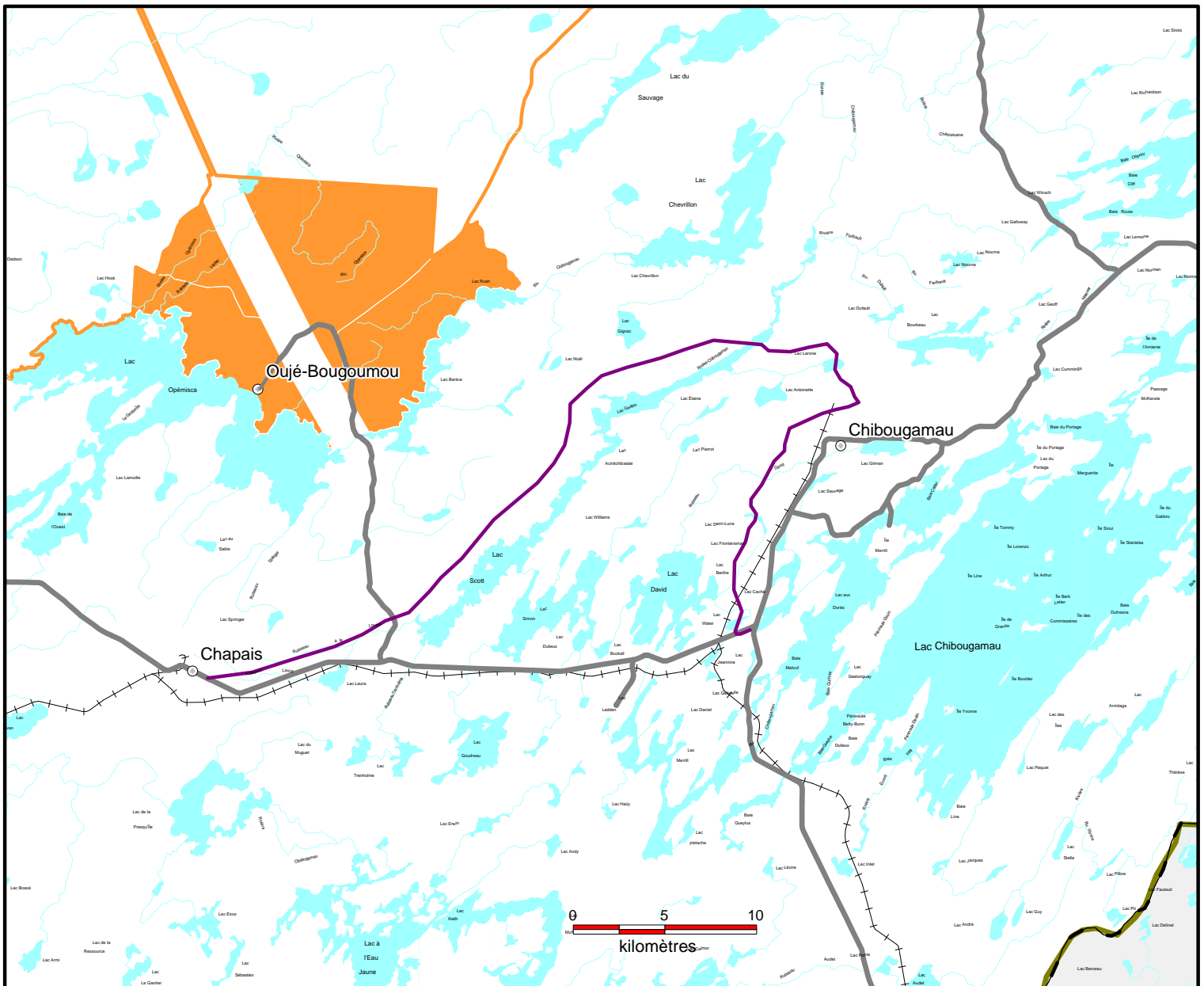
VÉHICULE TOUT-TERRAIN CIRCULANT SUR UN CHEMIN FORESTIER



Club VTT de Chibougamau-Chapais, 2002

Toutefois, le club VTT Abitibi-Ouest–Baie-James, créé aussi en 2001 et situé à La Sarre en Abitibi-Témiscamingue, compte avec environ 300 kilomètres de sentiers, localisés principalement sur le réseau de chemins forestiers, dont une partie se situe près des localités de Valcanton et Villebois (Club VTT Abitibi-Ouest-Baie-James, com. pers., 2002). Le club n'est pas encore affilié à la FQCQ. En ce qui concerne les passages autorisés exclusivement pour les VTT, on en dénombre trois (voir carte 3).

CARTE 4
SENTIER FÉDÉRÉ DE VÉHICULES TOUT-TERRAINS



Coordination du Nord-du-Québec

Carte 4 : Sentier fédéré de véhicules tout-terrains

Plan de transport du Nord-du-Québec

Véhicules hors route : Les responsabilités des intervenants, les réseaux et l'utilisation

Sources :
 - Ministère des Transports du Québec
 - Club de VTT Chibougamau - Chapais

Fond cartographique :
 - Ministère des Ressources naturelles,
 carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Terre réservée
 (catégorie I) (catégorie II)

■ Crie □

Note : Le territoire d'Oujé-Bougoumou est délimité selon l'Entente Crie-Québec du 7 février 2002.

Sentier fédéré de VTT

— Club Chibougamau - Chapais

Autres

— Réseau routier

○ Ville, village ou localité

++++ Chemin de fer

2.1.2 Infrastructures et services

Les sentiers fédérés sont dotés de la signalisation sécuritaire. Également, de la signalisation concernant les passages de motoneige et VTT en bordure et sur le réseau routier sous la responsabilité du MTQ est mise en place afin de favoriser la sécurité des utilisateurs de VHR et des usagers de la route (carte 4). Sur les réseaux routiers municipaux, on retrouve aussi de la signalisation pour les VHR. De plus, quelques refuges sont présents sur le réseau fédéré. Ces refuges, non conçus pour y dormir, offrent la possibilité de consommer des breuvages chauds et de se réchauffer. Ils sont parfois munis d'une trousse de premiers soins. Les six clubs de motoneiges possèdent au moins un traîneau médical, entreposé habituellement au local du club (Club de motoneiges de Chapais, com. pers., 2002).

PHOTOGRAPHIE 2

VÉHICULE TOUT-TERRAIN CIRULANT SUR UN SENTIER FÉDÉRÉ



Club VTT de Chibougamau-Chapais, 2002

On retrouve au moins un poste à essence dans chacune des municipalités, localités et villages cris de la Baie-James. De plus, il est possible de se restaurer et de dormir dans la majorité d'entre elles (carte 2).

Trois ou quatre refuges en bois rond sont présents sur le parcours de VTT du club Abitibi-Ouest–Baie-James. Toutefois, ils sont très peu utilisés et souvent inconnus des utilisateurs. En fait, la demande ne s'étant pas encore manifestée,

les responsables du club n'ont pas senti le besoin d'en faire la promotion. Les utilisateurs de VTT ont la possibilité de louer des chalets ou des camps à plusieurs endroits sur le parcours, souvent chez des particuliers. L'entretien et le balisage des sentiers sont effectués par des bénévoles. Les bénévoles agissent également à titre d'agents de surveillance de sentier reconnus par la *Loi sur les véhicules hors route*¹, (Club VTT Abitibi-Ouest–Baie-James, com. pers., 2002).

2.1.3 Nature de l'usage et profil des utilisateurs

Le réseau fédéré est presque exclusivement utilisé à des fins récréatives, telles le camping, l'observation de la nature ou la randonnée. Reliant toutes les régions du Québec (à l'exception du Nunavik), il permet de parcourir de grandes distances. Il est nécessaire de payer un droit d'accès afin de circuler sur ces sentiers. Lorsqu'il s'agit d'un véhicule loué, le droit d'accès aux sentiers est inclus dans le prix de la location. Quoique les sentiers soient réservés à ceux qui payent un droit, il est actuellement toléré que les détenteurs de droits de piégeage empruntent sans frais les sentiers afin d'accéder à leurs territoires de trappe. Toutefois, cette pratique sera régularisée par l'adoption du projet de règlement sur les véhicules hors route. (MTQ, com. pers., 2003).

Quoique le VTT puisse se pratiquer une partie de l'hiver (principalement en milieu urbain), les deux clubs ne sont pas actifs pendant la saison froide. Cependant, de nouveaux VTT plus performant sur la neige sont présentement sur le marché, ce qui permet de circuler dans une grande épaisseur de neige relativement aisément. De plus, le VTT étant plus fiable et consommant moins d'essence que la motoneige, il est possible que la pratique hivernale devienne beaucoup plus en vogue dans les prochaines années (Club VTT de Chibougamau-Chapais, com. pers., 2002).

2.2 Réseau informel de motoneige et de VTT

2.2.1 Localisation et étendue

Des milliers de kilomètres de sentiers de motoneige et de VTT parcourent le Nord-du-Québec. Au Nunavik, vu l'absence d'un réseau fédéré, tous les parcours empruntés (on peut rarement parler ici de « sentier ») font partie du réseau informel (annexe 2). Ce dernier est modelé sur les exigences territoriales de la chasse et de la pêche, ce qui le rend difficile à cerner avec exactitude. Ces territoires sont étroitement reliés aux aires de migration saisonnières du gibier à l'intérieur de la toundra et près du littoral de la baie et du détroit d'Hudson ainsi

¹ *Loi sur les véhicules hors route*, (L.R.Q., c. V-1.2).

que de la baie d'Ungava. Les lacs sont aussi des zones où s'effectuent beaucoup de chasse et de pêche.

PHOTOGRAPHIE 3
SENTIERS INFORMELS AU NUNAVIK



Caroline Vigneault, 2002

Sur le territoire de la Baie-James, il est également difficile de parvenir à une idée précise du réseau informel. Comme au Nunavik, celui-ci est très influencé par la pratique de la chasse et de la pêche des autochtones. Cependant, la présence de chemins forestiers facilite la circulation des véhicules hors route.

Les territoires de chasse et de pêche des Cris sont divisés en « zone proche » et en « zone éloignée ». La zone proche est située à proximité de la communauté, là où s'effectue une grande partie des prélèvements et donc des déplacements en motoneige et en VTT. Quant à la zone éloignée, les chasseurs y accèdent surtout en motoneige, mais aussi en hydravion. L'avantage de la motoneige est qu'elle permet d'atteindre des lieux où l'avion n'a pas accès, en plus de faciliter le transport du gros gibier (Hydro-Québec, 1993). Des réseaux informels connus sont existants chez les Cris, notamment dans les secteurs environnants les villages de Waswanipi, Oujé-Bougoumou et Mistissini (voir carte 2).

Les non-autochtones du Nunavik et les Jamésiens sont beaucoup moins présents que les Cris ou les Inuits sur les sentiers informels. Leurs territoires de chasse sont plus petits, se situant surtout en périphérie des lieux habités et en bordure du réseau routier, ce qui restreint les distances parcourues (Club VTT Abitibi-Ouest–Baie-James, com. pers., 2002).

2.2.2 Nature de l'usage et profil des utilisateurs

Les activités de chasse et de pêche ainsi que les visites entre communautés représentent les principales motivations de la population qui emprunte le réseau informel. Quoique les non-autochtones utilisent aussi ces parcours, les Cris et les Inuits en sont les principaux utilisateurs. Sur les terres de catégorie I ou II, toute personne non autochtone doit, lorsqu'elle désire circuler, chasser, pêcher ou camper, obtenir l'approbation des autorités autochtones locales. De plus, au nord du 52^e parallèle, les non-résidents du Québec doivent obligatoirement recourir aux services d'un pourvoyeur pour la pratique des activités de chasse et de pêche sur le territoire (Municipalité de la Baie James, com. pers., 2002).

3. PRINCIPAUX INTERVENANTS, CADRE LÉGISLATIF ET OUTILS D'INTERVENTION

3.1 Niveau provincial : ministères et organismes

Le tableau 3 donne la liste des intervenants présentés dans cette section.

3.1.1 Ministère des Transports (MTQ)

Loi sur les véhicules hors route

Le MTQ est chargé de l'application de la *Loi sur les véhicules hors route*², mise en vigueur en 1997. Cette loi, de concert avec la réglementation afférente sur les motoneiges et les VTT, vient encadrer l'utilisation et la circulation de ces véhicules sur les terres des domaines privé et public. Elle établit notamment, les règles relatives aux utilisateurs de véhicules hors route et à la circulation ainsi que les obligations des clubs d'utilisateurs en matière d'aménagement et d'exploitation des sentiers (Ministère des Transports, 2001).

Les véhicules hors route pour lesquels la loi s'applique sont les suivants :

- Les motoneiges dont la masse nette n'excède pas 450 kg et dont la largeur, équipement compris, n'excède pas 1,28 m.
- 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 kg.
- Les autres véhicules motorisés destinés à circuler en dehors des chemins publics et prévus par règlement (1996, c.60, a.1). Aucun autre type de véhicules hors route n'est prévu par règlement.

La *Loi sur les véhicules hors route* a pour objectif premier d'encadrer la pratique de ces véhicules et d'améliorer la sécurité des utilisateurs. Elle vise aussi la protection de l'environnement, le maintien de la paix publique, le respect de la propriété privée ainsi que le développement harmonieux de la pratique récréative (Ministère des Transports, juin 2000).

RÈGLEMENT SUR LA MOTONEIGE ET RÈGLEMENT SUR LES VÉHICULES TOUT-TERRAINS

Dans le cadre de la *Loi sur les véhicules hors route*, deux règlements ont été établis : le *Règlement sur la motoneige* et le *Règlement sur les véhicules tout-terrains*³. Les normes réglementaires peuvent comprendre des exceptions et varier selon les types de véhicules, les endroits où ceux-ci circulent et les fins de leur utilisation indiquées par le gouvernement. Toutefois, lorsque le projet de

² *Loi sur les véhicules hors route*, (L.R.Q., c.V-1.2).

³ *Règlement sur la motoneige* et le *Règlement sur les véhicules tout-terrains*, (R.R.Q., c. C-24.2, r.5.1).

règlement sur les véhicules hors route sera adopté, ces deux règlements seront abrogés.

CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le MTQ chapeaute, avec la SAAQ, le *Code de la sécurité routière*⁴. Le présent Code ne s'applique aux véhicules hors route que pour l'immatriculation et l'identification au moyen d'un numéro apposé sur ceux-ci. Il est à noter que lorsque les VHR circulent sur les chemins publics, ils doivent respecter les règles de la circulation routière. Toutefois, le MTQ doit approuver tout règlement municipal visant la circulation de véhicules hors route sur un chemin public pour qu'il soit valide (Ministère des Transports, 2001).

En ce qui concerne les droits d'immatriculation, tout propriétaire d'un véhicule hors route qui circule exclusivement hors route, peu importe l'endroit où il circule, doit :

- inscrire son VHR au registre de la SAAQ;
- avoir sa preuve d'immatriculation en sa possession lorsqu'il le conduit;
- fixer une plaque bien en vue sur son VHR. Il doit déboursier pour l'acquisition d'une plaque et pour l'obtention d'une preuve d'immatriculation. Cependant, le droit annuel d'immatriculation n'est pas applicable (SAAQa, com. pers., 2002).

Toutefois, lorsqu'un propriétaire d'un VHR désire également utiliser son véhicule sur un chemin public (dans les conditions de la *Loi sur les véhicules hors route*), il est dans l'obligation de déboursier, en plus de la plaque et de la preuve d'immatriculation, des droits annuels d'immatriculation. Tout comme les véhicules automobiles, il n'y a aucune distinction dans la loi entre les non-autochtones et les autochtones ou selon leur lieu de résidence (SAAQa, com. pers., 2002).

En ce qui concerne l'obtention du permis de conduire, au Québec, il n'est pas obligatoire d'avoir un permis pour conduire un véhicule hors route, sauf pour circuler ou emprunter (dans le cas de l'utilisation de passages) un chemin public (SAAQb, com. pers., 2002).

Cependant, il est interdit aux moins de 14 ans de conduire un VHR. Pour ce qui est des conducteurs âgés de 14 et 15 ans, «...il doit être titulaire d'un certificat, obtenu d'un agent habilité par le gouvernement, attestant qu'il possède les aptitudes et les connaissances requises pour conduire un tel véhicule... » (*Loi sur les véhicules hors route*, art. 18). Ce certificat d'aptitude est délivré par la FQCQ et la FCMQ au terme d'un cours de formation.

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

Pour tout conducteur du Nord-du-Québec qui désire se munir d'un permis de conduire, les conditions d'obtention des permis de conduire sont les mêmes que dans le reste du Québec. Cependant, pour répondre à un besoin local, la SAAQ délivre des permis de catégorie « T » (pour territoriaux) depuis une quinzaine d'années pour les communautés isolées à travers le Québec (par exemple les Inuits et les Cris de Whapmagoostui). Ce type de permis a été instauré à la demande des communautés locales. Pour l'obtenir, il n'y a aucun examen requis. Pour la SAAQ, il permet uniquement l'identification du conducteur. Depuis quelques années, le permis de catégorie « T » est de moins en moins délivré. La tendance chez les conducteurs des communautés isolées est maintenant de se munir d'un permis de conduire.

Pour ce qui est du Régime public d'assurance, il donne la possibilité à tous les Québécois d'être indemnisés pour des blessures ou un décès survenu lors d'un accident d'automobile⁵. Tous les citoyens du Québec, y compris les communautés autochtones du Nord-du-Québec, sont donc protégés par ce régime et cette protection s'étend partout dans le monde (qu'importe si l'accident se produit au Québec ou à l'extérieur).

Tout conducteur, passager, motocycliste, piéton, cycliste, vététiste, motoneigiste ou tout autre usager de la route, peut être indemnisé lors d'un accident d'automobile, qu'importe s'il en est responsable ou non, qu'il soit assuré (à une compagnie d'assurance), qu'il possède ou non un permis de conduire ou que son véhicule soit immatriculé ou non. Donc, les Inuits, les Cris et les non-autochtones du Nord-du-Québec qui sont en défaut d'immatriculation, de permis ou d'assurance responsabilité, seront tout de même indemnisés suite à un accident d'automobile au même titre que dans le reste de la province (SAAQb, com. pers., 2002).

Toutefois, il faut que l'accident implique une automobile en mouvement et que l'action se passe sur un chemin public. Par exemple, si une blessure ou un décès survient lors d'une collision entre un VHR et une automobile sur un chemin municipal, il y a couverture par le Régime public d'assurance. Cependant, si un VHR entre en collision avec un autre VHR sur un chemin public et qu'il y a blessure ou décès, il n'y a pas d'indemnisation étant donné que l'accident n'implique pas un véhicule automobile en mouvement (voir annexe 3).

La SAAQ peut aussi, à certaines conditions, verser des indemnités dans le cas de dommages matériels, par exemple, dans un incident avec délit de fuite ou lorsque le responsable de l'accident ne possède pas d'assurance-responsabilité et est insolvable. Dans ces cas, la victime de l'accident se retrouverait sans protection. La SAAQ lui versera jusqu'à 10 000 \$ pour un préjudice matériel⁶.

⁵ Le pouvoir d'indemniser est donné en vertu de la *Loi sur l'assurance automobile*.

⁶ Société de l'assurance automobile du Québec (2002), La police d'assurance de tous les Québécois, en cas de blessures ou de décès dans un accident d'automobile (brochure), Québec, p. 6.

Pour les véhicules hors route, les règles de remisage sont les mêmes que pour les véhicules routiers. Les propriétaires peuvent remiser à n'importe quel moment leur VHR. Seul un contact téléphonique avec la SAAQ est nécessaire. Dans un tel cas, la SAAQ annulera l'immatriculation le dernier jour du mois où l'appel a été reçu et fera le remboursement du droit d'immatriculation pour le temps non utilisé.

Bien que le MTQ soit le principal intervenant gouvernemental dans le domaine du transport hors route, d'autres ministères sont également concernés et plusieurs lois d'ordre public ont des impacts sur leur circulation.

3.1.2 Ministère de l'Environnement (MENV)

LOI SUR LA CONSERVATION ET LA MISE EN VALEUR DE LA FAUNE

La *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune*⁷ indique que sur le territoire d'une réserve faunique, d'un refuge faunique ou d'une zone d'exploitation contrôlée, le gouvernement peut établir des règlements qui contrôlent ou prohibent l'utilisation de véhicules de toutes sortes.

Des agents de conservation de la faune sont mandatés et envoyés sur le terrain afin de faire respecter l'ensemble de la loi et des règlements qui s'y rattachent. Ils ont notamment le pouvoir de faire immobiliser un véhicule pour inspection.

LOI SUR LES PARCS

La *Loi sur les parcs*⁸ indique que, sur le territoire d'un parc, le gouvernement peut adopter des règlements pour prohiber ou réglementer l'utilisation de tout type de véhicules, motorisé ou non.

L'agent de conservation de la faune, détenant à ce niveau les mêmes pouvoirs que l'agent de la paix, est habilité à veiller à l'application de cette loi et de ses règlements.

LOI SUR LES RÉSERVES ÉCOLOGIQUES

La *Loi sur les réserves écologiques*⁹ stipule que toute activité susceptible de modifier l'état ou l'aspect des écosystèmes est interdite sur le territoire d'une réserve écologique. Sauf pour une inspection ou pour l'exercice d'une activité autorisée par la loi, il est interdit d'aller sur le site d'une réserve écologique.

Le Ministre peut nommer des inspecteurs chargés d'assurer la surveillance des réserves écologiques et de veiller au respect de la loi et de ses règlements.

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

8 *Loi sur les parcs*, (L.R.Q., c. P-9).

9 *Loi sur les réserves écologiques*, (L.R.Q., c. R-26.1).

LOI SUR LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

La *Loi sur la qualité de l'environnement*¹⁰ stipule que le gouvernement peut adopter des règlements pour déterminer les conditions et modalités d'utilisation de tout véhicule générateur de bruit et prescrire des normes relatives à l'intensité du bruit.

LOI SUR LES ESPÈCES MENACÉES OU VULNÉRABLES

La *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*¹¹ indique que dans l'habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable, il est interdit d'exercer une activité susceptible de modifier les processus écologiques en place, la diversité biologique et les composantes chimiques ou physiques propres à cet habitat.

Afin de veiller à l'application de la présente loi, le Ministre peut autoriser toute personne à agir comme inspecteur de la flore (Gouvernement du Québec, 2001).

3.1.3 Ministère des Ressources naturelles (MRN)

LOI SUR LES TERRES DU DOMAINE DE L'ÉTAT

La *Loi sur les terres du domaine de l'État*¹² s'applique à toutes les terres du domaine de l'État, y compris le lit des cours d'eau et des lacs. Toute personne peut passer sur les terres du domaine de l'État, sauf dans la mesure prévue par une loi ou par un règlement du gouvernement. Toutefois, il n'est pas permis de construire ou améliorer sur une terre, un chemin autre qu'un chemin forestier ou minier, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite du gouvernement.

LOI SUR LES FORÊTS

La *Loi sur les forêts*¹³ a pour objectif de favoriser la reconnaissance du patrimoine forestier et l'aménagement durable de la forêt afin de répondre aux besoins des générations actuelles et futures, et ce, tout en tenant compte des autres possibilités d'utilisation du territoire. Pour effectuer un aménagement récréatif, un permis d'intervention est nécessaire (Gouvernement du Québec, 2001).

3.1.4 Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ)

10 *Loi sur la qualité de l'environnement*, (L.R.Q., c. Q-2).

11 *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*, (L.R.Q., c.E.12.01).

12 *Loi sur les terres du domaine de l'État*, (L.R.Q., c. F-4.1).

13 *Loi sur les forêts*, (L.R.Q., c. F-4.1).

Le MAPAQ veille à l'application de la *Loi sur les terres agricoles du domaine de l'État*¹⁴. Le Ministère est préoccupé par les dommages causés aux propriétés des producteurs agricoles par les véhicules tout-terrains. Le Ministre peut consentir une servitude ou un droit sur une terre non concédée.

3.1.5 Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS)

Le MSSS est préoccupé par les coûts sociaux engendrés par l'utilisation des véhicules tout-terrains. Quant à la prévention, certains services de santé communautaire ont fait des enquêtes statistiques pour évaluer l'impact de l'usage des VTT sur la santé, en vue d'identifier des pistes de solutions.

3.1.6 Bureau du coroner

Le Bureau du coroner est concerné par la protection de la vie des utilisateurs. Il enquête sur les causes de décès suite à un accident dans lequel est impliqué un véhicule hors route.

3.1.7 Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

La SAAQ intervient en matière de sécurité et indemnise, pour les dommages corporels, les victimes d'accidents impliquant une automobile lorsque ceux-ci ont lieu sur un chemin public. Elle est également responsable de l'immatriculation des véhicules et peut ainsi fournir certaines données statistiques sur le parc de véhicules.

3.1.8 Tourisme Québec

Tourisme Québec mise beaucoup sur la motoneige comme activité touristique entraînant des retombées économiques importantes et en fait la promotion à l'étranger (Ministère des Transports, 1997).

3.1.9 Développement économique Canada (DEC)

Développement économique Canada travaille actuellement à la mise en place d'un « bureau » de la motoneige afin d'améliorer la promotion de la motoneige dans le Nord-du-Québec et de mieux coordonner les différents acteurs du réseau touristique. De plus, par le biais de contributions, il tente d'aider le transport hors

14 *Loi sur les terres agricoles du domaine de l'État*, (L.R.Q., c. T-7.1).

route dans le Nord-du-Québec (Développement économique Canada, com. pers., 2002).

3.1.10 Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) et
Fédération québécoise des clubs quad (FQCQ)

La FCMQ et la FQCQ sont des organismes non gouvernementaux dont le rôle est de promouvoir les activités de la motoneige et du VTT dans la province. Les deux fédérations s'occupent notamment de la représentation des intérêts de leurs membres auprès des instances gouvernementales et policières du Québec. De plus, elles assurent la promotion de la sécurité, de concert avec le Ministère, la formation et l'accréditation d'agents de surveillance de sentiers ainsi que la supervision de l'ensemble du réseau de pistes (Ministère des Transports, 1997). Les agents de surveillance de sentiers sont des bénévoles recrutés par les clubs. Il est à noter que les inspecteurs et enquêteurs nommés en vertu de la *Loi sur la sécurité du transport terrestre* guidé sont aussi des agents de surveillance de sentiers.

TABLEAU 3

NIVEAU PROVINCIAL : INTERVENANTS EN TRANSPORT HORS ROUTE

Ministères et organismes	Cadre législatif
1- MTQ	a) <i>Loi sur les véhicules hors route</i> b) <i>Règlement sur les motoneiges et Règlement sur les véhicules tout-terrains</i> c) <i>Code de la sécurité routière</i>
2- MENV	a) <i>Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune</i> b) <i>Loi sur les parcs</i> c) <i>Loi sur les réserves écologiques</i> d) <i>Loi sur la qualité de l'environnement</i> e) <i>Loi sur les espèces menacées ou vulnérables</i>
3- MRN	a) <i>Loi sur les terres du domaine de l'État</i> b) <i>Loi sur les forêts</i>
4- MAPAQ	a) <i>Loi sur les terres agricoles du domaine de l'État</i>
5- MSSS	—
6- Bureau du coroner	—
7- SAAQ	a) <i>Code de la sécurité routière : Immatriculation.</i>
8- Tourisme Québec	—
9- DEC	—
10- FCMQ et FQCQ	—

3.2 Niveaux régional et local

Le tableau 4 dresse la liste des intervenants présentés dans cette section.

3.2.1 Villages cris

Les administrations locales crie de chaque communauté (conseils de bande) peuvent, sur les terres IA, adopter des règlements sur les matières visées aux articles 45 à 48 de la *Loi sur les Cries et les Naskapis du Québec*¹⁵, ce qui inclut notamment les règlements sur la conduite et la vitesse des véhicules. Il en est de même sur les terres IB, conformément aux dispositions de la *Loi sur les villages cris et le village naskapi*¹⁶. Les terres de catégorie II sont sous la responsabilité conjointe de la Municipalité de la Baie James et des communautés crie par le Conseil régional de zone de la Baie-James qui agit à titre d'autorité municipale. Lorsque la *Loi sur les Cries et les Naskapis du Québec* entre en contradiction avec les lois fédérales ou provinciales, cette dernière l'emporte, à l'exception de

15 *Loi sur les Cries et les Naskapis du Québec*, (SC, 1984, c.18).

16 *Loi sur les villages cris et le village naskapi*, (L.R.Q, c. V-5.1).

la *Loi sur le règlement des revendications des autochtones de la Baie-James et du Nord québécois*¹⁷.

3.2.2 Villages inuits

Les Inuits ayant choisi pour leurs villages un régime municipal, le fonctionnement des corporations de villages nordiques est semblable à celui des municipalités québécoises, tel que défini dans la *Loi sur les villages nordiques et l'Administration régionale Kativik*¹⁸. Chaque corporation assure le maintien des infrastructures municipales et met en application les arrêtés municipaux et les ordonnances. La portée des règlements votés par les conseils municipaux, tel que celui sur la circulation des véhicules, s'étend au périmètre municipal (terres I), qui est supérieur à la superficie du village. Les Inuits ont ainsi le contrôle sur la majeure partie des services dispensés dans la région. Travaillant de façon autonome ou en collaboration avec divers ministères du gouvernement québécois, ils veillent à l'administration et au développement du territoire dans tous les secteurs d'activité (Secrétariat aux affaires autochtones, com. pers., 2002).

3.2.3 Baie-James

Toute municipalité peut, par règlement, fixer la distance (d'une habitation, d'un établissement de santé ou d'une aire de loisirs) en deçà de laquelle la circulation des véhicules hors route est interdite. Ailleurs que dans les lieux assujettis aux différentes lois régissant le domaine public, elle a également la possibilité de déterminer la vitesse ou d'interdire ou restreindre la circulation des véhicules hors route à certains types de véhicules ou à certaines périodes de temps (1996, c. 60, a. 48).

En cas de conflit entre un règlement du gouvernement et un règlement d'une municipalité, le premier prévaut (1996, c.60, a.8).

Une poursuite pénale pour une infraction à une disposition de la *Loi sur les véhicules hors route* ou de ses règlements d'application peut être intentée par une municipalité locale, lorsque l'infraction est commise sur son territoire (1996, c. 60, a. 68), (Ministère des Transports, 2001).

La Municipalité de la Baie James (MBJ) a autorité sur une grande partie de son territoire, c'est-à-dire les terres de catégorie III ainsi que les localités de Radisson, Valcanton (regroupant Val-Paradis et Beucanton), Villebois et les hameaux de Desmaraisville, Miquelon et Rapide-des-Cèdres. Les municipalités

¹⁷ *Loi sur le règlement des revendications des autochtones de la Baie-James et du Nord québécois*, (SC, 1984, c.18, a.3).

¹⁸ *Loi sur les villages nordiques et l'Administration régionale Kativik*, (L.R.Q., c. V-6.1).

de Chapais, Chibougamau, Lebel-sur-Quévillon et Matagami, quoique enclavées sur le territoire de la MBJ, sont complètement autonomes et ont l'entière juridiction sur leurs territoires. Ces dernières sont régies par la *Loi sur les cités et les villes*¹⁹. Les huit communautés crie de la Baie-James, quant à elles, sont situées sur des terres de catégorie I (tel que défini dans la Convention de la Baie-James et du Nord québécois), ce qui les soustrait à la juridiction de la MBJ. Toutefois, tel que mentionné dans la section précédente, la MBJ a une certaine juridiction sur les terres de catégorie II par le Conseil régional de zone de la Baie-James (Municipalité de la Baie James, com. pers., 2002).

3.2.4 Corps régional de police crie et Corps régional de police Kativik

En ce qui a trait aux villages crie, chacune des neuf communautés crie possède son propre poste de police. La compétence territoriale dévolue à une municipalité de village crie sous le régime de la *Loi sur la police*²⁰ s'étend à toutes les terres de catégorie I, y compris les terres de catégorie II et III qui y sont enclavées. Le service de police de chaque village ainsi que le personnel de ce service ont la compétence pour faire respecter les lois du Canada, les lois du Québec et les règlements locaux applicables (Secrétariat aux affaires autochtones, com. pers., 2002).

Quant au Nunavik, des forces policières inuites sont aussi présentes dans chaque village et possèdent les mêmes pouvoirs que tout autre corps de police municipale (Corps régional de police Kativik, com. pers., 2002).

3.2.5 Sûreté du Québec

Pour l'application de la *Loi sur les véhicules hors route* et de ses règlements, un agent de la paix peut ordonner l'immobilisation d'un véhicule hors route et faire l'inspection des équipements obligatoires. Il peut également exiger le certificat d'aptitudes ou son autorisation à conduire, le permis de conduire si le conducteur se trouve sur un chemin public, le certificat d'immatriculation ou encore l'attestation d'assurance de responsabilité civile (1996, c.60, a. 38).

L'agent de la paix peut émettre des constats d'infraction aux utilisateurs qui contreviennent à une disposition de la *Loi sur les véhicules hors route* ou de ses règlements, mais également au *Code de la sécurité routière* lorsque ceux-ci circulent sur une voie publique (Ministère des Transports, 2001).

La Sûreté du Québec est la seule force policière présente sur le territoire de la Jamésie. Elle possède cinq postes dans le Nord-du-Québec, soit à Chibougamau, Lebel-sur-Quévillon, Matagami, Radisson et Kuujuaq. En ce qui a

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

20 *Loi sur la police*, (L.R.Q., c. P-13.1).

trait à la Sûreté du Québec de Kuujuaq, cette dernière a plutôt un rôle de soutien de la police inuite locale (Sûreté du Québec de Kuujuaq, com. pers., 2002).

3.2.6 Clubs d'utilisateurs de véhicules hors route

Tout club d'utilisateurs de véhicules hors route doit aménager, signaler et entretenir les sentiers qu'il exploite. De plus, il doit en assurer la sécurité et veiller au respect des dispositions de la *Loi sur les véhicules hors route* et de ses règlements d'application, notamment par l'entremise d'agents de surveillance de sentier recrutés par les clubs et formés par les fédérations (1996, c. 60, a. 15). Sur les sentiers d'un club d'utilisateurs de véhicules hors route, le club peut, au moyen d'une signalisation conforme aux normes réglementaires, interdire ou restreindre la circulation à certains types de véhicules, à certaines personnes ou à certaines périodes de temps (1996, c.60, a.9).

Quoique la *Loi sur les véhicules hors route* prévoit que les agents de surveillance de sentier aient le droit d'émettre des contraventions aux conducteurs qui ne se conforment pas à la réglementation, ceci n'est en fait possible que si la municipalité, en vertu du *Code de procédure pénale* leur accorde ce droit. Règle générale, ce droit n'est que très peu accordé (Ministère des Transports, 2001).

Les six clubs de motoneiges et le club de VTT du Nord-du-Québec sont exclusivement situés sur le territoire de la Baie-James.

TABLEAU 4
NIVEAUX RÉGIONAL ET LOCAL : INTERVENANTS EN TRANSPORT HORS ROUTE

Intervenants	Outils d'intervention
Administrations locales cries	<ul style="list-style-type: none">• Adoption de règlements sur les terres de catégorie I.
Villages inuits	<ul style="list-style-type: none">• Adoption de règlements sur les terres de catégorie I.
Municipalités jamésiennes	<ul style="list-style-type: none">• Adoption de règlements sur le territoire des municipalités et sur les terres de catégorie III.
Conseil régional de zone de la Baie-James	<ul style="list-style-type: none">• Adoption de règlements sur les terres de catégorie II (membres cris et jamésiens de la MBJ).
Police crie et police inuite	<ul style="list-style-type: none">• Application des lois du Canada, du Québec et des règlements applicables aux terres I. Possibilité d'émettre des contraventions.
Sûreté du Québec	<ul style="list-style-type: none">• Application des lois du Canada et du Québec.• Possibilité d'émettre des contraventions.
Clubs d'utilisateurs	<ul style="list-style-type: none">• Aménagement, signalisation et entretien des sentiers.• Recrutement et formation des agents de surveillance de sentier.• Agents : patrouille des sentiers et application de la loi et des

	règlements sur les véhicules hors route. • Possibilité d'émettre des contraventions sur les sentiers si un règlement municipal est prévu cet effet.
--	--

3.3 Subventions et contributions financières au transport hors route dans le Nord-du-Québec

3.3.1 Ministère des Transports (MTQ)

Suite à une demande de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec, le ministre des Transports a vu la pertinence d'augmenter, en 1999, l'aide financière aux clubs de motoneiges. Le programme d'aide financière est prélevé à même chaque droit d'immatriculation de VHR et est géré par le SLS. Le montant prélevé, destiné à ce programme, est de 25 \$. Le principal objectif de ce programme est de permettre aux clubs de disposer des fonds nécessaires pour assurer l'intégrité, la sécurité et l'entretien des sentiers du Québec (Ministère des Transports, nov. 2001).

Quant aux VTT, la somme prélevée à même l'immatriculation et destinée à financer les clubs est de 6 \$ par véhicule. Le montant ainsi amassé est ensuite versé à la Fédération ainsi qu'aux différents clubs.

En 2000, le ministère des Transports et la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec ont consacré conjointement 100 000 \$ à la fabrication et à l'achat de panneaux de signalisation, qui ont été distribués dans tous les clubs de motoneiges du Québec. De plus, les deux fédérations ont fait chacune une campagne annuelle de sensibilisation à la sécurité de concert avec le Ministère pour un montant de 123 000 \$ (Ministère des Transports⁹, 2001). Le Ministère a aussi versé, en 2002, une subvention de l'ordre de 55 000 \$ pour divers projets liés à la sécurité, notamment pour la patrouille spéciale de bénévoles de la FCMQ (Ministère des Transports, com. pers., 2003). Une somme de 40 000 \$ a été versée à la Fondation de la faune du Québec pour l'élaboration d'un guide d'aménagement de sentiers en respect avec la faune. Une somme de 10 000 \$ a aussi été versée à la Fédération québécoise de la faune pour un dépliant destiné aux motoneigistes afin de les sensibiliser au respect de l'environnement (Ministère des Transports, com. pers., 2003).

3.3.2 Secrétariat au loisir et au sport (SLS)

Depuis 1999, c'est le Secrétariat au loisir et au sport qui a la responsabilité des programmes publics d'assistance financière visant à favoriser la sécurité, l'aménagement et l'entretien de sentiers réservés (Ministère des Transports, août 2000). Le montant de la subvention est notamment en fonction du nombre de kilomètres de sentiers entretenus par les clubs. Plus de 3 M\$ en subventions ont été versés entre 1981 et 1997 (Ministère des Transports, 1997). Pour l'année

2001-2002, le SLS a versé à la FCMQ et aux clubs de motoneiges du Nord-du-Québec un montant de 158 399 \$ pour l'entretien des sentiers et de 30 560 \$ pour l'achat d'une surfaceuse. Pour le VTT, le montant de la subvention a été de 7 242 \$, et ce, pour l'entretien des sentiers (Secrétariat au loisir et au sport, 2002). Le montant du programme d'aide versé aux fédérations pour tout le Québec représente environ 5 millions de dollars par année.

3.3.3 Développement économique Canada (DEC)

Au niveau fédéral, Développement Économique Canada apporte des contributions à la pratique de la motoneige dans le Nord-du-Québec. En 2001, une contribution d'environ 110 000 \$ versée aux six clubs de motoneiges de la région avait pour but l'ajout de petites infrastructures sur les sentiers de motoneige, c'est-à-dire des panneaux de signalisation et des ponceaux. L'organisme canadien a également contribué pour un montant de 120 000 \$ à l'achat d'une surfaceuse à Oujé-Bougoumou, utilisée par les communautés crie d'Oujé-Bougoumou et de Mistissini. Mentionnons qu'il avait déjà contribué à l'achat de trois autres surfaceuses en 1998, pour des clubs jamésiens. De plus, par l'entremise d'un projet intitulé « Focus Motoneige » mis sur pied par l'entreprise du Raid des Braves, une subvention d'environ 90 000 \$ a été accordée en 2001 aux clubs de motoneiges du Nord-du-Québec afin de favoriser l'émergence d'une association régionale (Focus Motoneige, com. pers., 2002).

3.3.4 Ministère des Ressources naturelles (MRN)

Dans le cadre du programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier, le ministère des Ressources naturelles a accordé une subvention de 75 000 \$ au Club VTT de Chibougamau–Chapais (année 2001-2002) pour l'aménagement et l'entretien des sentiers ainsi que l'installation de la signalisation (Club VTT de Chibougamau–Chapais, com. pers., 2002). Le club VTT Abitibi-Ouest–Baie-James, quant à lui, a bénéficié d'une subvention d'environ 20 000 \$ pour 2001-2002, sa première année d'activité (Club VTT Abitibi-Ouest–Baie-James, com. pers., 2002).

3.3.5 Secrétariat aux affaires autochtones (SAA)

En ce qui concerne plus directement les autochtones, le Secrétariat aux affaires autochtones est responsable du Fonds de développement pour les autochtones, dont un des volets porte sur le développement d'infrastructures communautaires. De nombreux types d'infrastructures sont admissibles à ce financement, dont l'aménagement de sentiers de motoneige et de VTT. Toutefois, aucune demande

de subvention n'a encore été faite pour un tel projet (Secrétariat aux affaires autochtones, com. pers., 2002).

3.3.6 Municipalité de la Baie James (MBJ)

La MBJ contribue financièrement à la pratique de la motoneige sur son territoire. En 2002, elle a accordé une subvention de 15 000 \$ pour l'ensemble des clubs de motoneiges de la région Nord-du-Québec (Municipalité de la Baie James, com. pers., 2002).

L'ensemble des organismes subventionnaires mentionnés dans cette section sont présentés au tableau 5.

TABLEAU 5
SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS FINANCIÈRES AU TRANSPORT HORS ROUTE DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

ORGANISME	DESCRIPTION DU TYPE DE FINANCEMENT
1- Secrétariat au loisir et au sport	<ul style="list-style-type: none"> • Responsable des programmes publics d'aide financière visant à favoriser la sécurité, l'aménagement et l'entretien de sentiers réservés. • Montant de la subvention proportionnelle notamment au nombre de kilomètres de sentiers entretenus.
2- Ministère des Transports	<ul style="list-style-type: none"> • Réglementation et législation. • Campagnes de sensibilisation. • Programme d'aide financière pour les clubs de motoneige et VTT gérés par le SLS. • Subventions pour des projets liés à la sécurité.
3- Développement économique Canada	<ul style="list-style-type: none"> • Contributions financières et subventions aux clubs pour divers projets.
4- Ministère des Ressources naturelles	<ul style="list-style-type: none"> • Subventions des clubs dans le cadre du Programme de mise en valeur du milieu forestier.
5- Secrétariat aux affaires autochtones	<ul style="list-style-type: none"> • Responsable du Fonds de développement pour les autochtones. Possibilité de subvention au transport hors route.
6- Municipalité de la Baie James	<ul style="list-style-type: none"> • Accorde des subventions aux clubs de la région.

3.4 Organismes de développement économique et touristique

Plusieurs organismes s'occupant de développement économique et touristique sur le territoire de la Baie-James peuvent être intéressés par la problématique du transport hors route, notamment :

- Municipalité de la Baie James (MBJ);
- Société de développement de la Baie James (SDBJ);
- Conseil régional de développement de la Baie James (CRDBJ);
- Conseil local de développement et points de service (CLDBJ);
- Tourisme Baie-James;
- Administration régionale crie (ARC);
- Société Eeyou de la Baie-James;
- Association crie de tourisme et de pourvoiries.

Au Nunavik, les organismes préoccupés par le développement économique et touristique sont :

- Administration régionale Kativik (ARK);
- Conseil régional de développement Katutjiniq (CRDK);
- Société Makivik;
- Corporations foncières;
- Association touristique du Nunavik.

4. IMPACTS ÉCONOMIQUES, SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX

4.1 Impacts économiques

4.1.1 Réseau fédéré

Étant donné l'absence d'études portant sur les retombées économiques de la motoneige et du VTT dans le Nord-du-Québec, le calcul que nous effectuons ici nous mènera à une évaluation approximative des « dépenses » dans la région et non à une évaluation des retombées économiques. Le calcul porte uniquement sur la pratique de la motoneige car aucune donnée n'est disponible au sujet des VTT. Les dépenses liées à la pratique de la motoneige incluent l'hébergement, la restauration, l'essence, l'achat et l'entretien de la motoneige ainsi que l'achat de vêtements et d'accessoires (Zins Beauchesne *et ass.*, 1997).

En partant du principe que les besoins des excursionnistes et des touristes du Nord-du-Québec sont les mêmes que pour l'ensemble des autres régions, il est possible de faire une évaluation très approximative des dépenses liées à l'utilisation du réseau fédéré. Dans l'ensemble du Québec, les dépenses saisonnières d'un motoneigiste excursionniste ou touriste ont été évaluées à 980 \$, ce qui exclut le coût rattaché à l'achat de la motoneige. Par excursion, ce montant serait de 45 \$ par personne, passager ou conducteur (Zins Beauchesne *et ass.*, 1997).

En l'an 2000, sur le territoire de la Baie-James, on comptait 3 025 motoneiges immatriculées, ce qui se rapproche probablement du nombre réel de motoneiges possédées par les Jamésiens. En multipliant les dépenses saisonnières des motoneigistes avec le nombre de motoneiges immatriculées, on arrive à des dépenses totales de 2,9 M\$. Cette évaluation ne tient pas compte de l'achat de la motoneige ni du fait que les excursions ou voyages en motoneige des Jamésiens ne sont pas tous réalisés en totalité sur ce territoire. Une partie des dépenses peut donc s'effectuer dans les autres régions. Également, cette évaluation ne tient pas compte des dépenses effectuées par les touristes qui visitent le territoire de la Baie-James en motoneige. Quoique la valeur obtenue ne constitue qu'un ordre de grandeur plausible, elle permet tout de même de constater que la pratique de la motoneige à des fins récréatives possède une certaine importance économique. Cette importance est relative toutefois, puisqu'à l'échelle de l'économie régionale, elle serait faible. Il pourrait être intéressant de réaliser une étude plus approfondie concernant les retombées économiques des véhicules hors route empruntant le réseau fédéré dans le Nord-du-Québec.

4.1.2 Réseau informel

L'usage de la motoneige et du VTT sur les réseaux informels étant principalement relié aux activités de chasse et de pêche des Cris et des Inuits,

l'analyse de l'importance économique de l'utilisation de tels réseaux ne tiendra pas compte des activités des non-autochtones. Il est possible de se faire une idée de l'importance économique de la fréquentation du réseau informel en mesurant l'importance économique de la chasse pour les communautés inuite et crie. En effet, la production de chasse et de pêche est rendue possible essentiellement grâce à l'utilisation des motoneiges et VTT et la fréquentation des parcours informels du territoire.

Selon une étude portant sur le développement régional dans les communautés cries, la part du revenu provenant des activités traditionnelles des Cris est passée de 61 % à 43 % entre 1971 à 1981, et ce, même si le revenu des chasseurs a plus que triplé pendant cette même période (Salisbury, 1986). Malgré le fait que les activités traditionnelles n'aient plus l'importance qu'elles avaient autrefois, on constate tout de même qu'elles sont encore non négligeables.

Chez les Inuits, en 1995, on estimait qu'environ 70 % de la récolte vivrière annuelle destinée à la vente, soit la chasse aux caribous, aux oiseaux et une bonne partie de la chasse aux phoques, était effectuée par véhicule hors route. La part du revenu brut formel associée aux véhicules hors route serait donc inférieure à 1 %, soit 480 000 \$ par an ou 285 \$ par ménage par an (Duhaime *et al.*, 1998).

Toujours chez les Inuits, dans le cas du gibier consommé par les familles des chasseurs, on estime que plus de 50 % proviendrait d'une récolte effectuée à l'aide des véhicules hors route. Le revenu informel associé à la consommation du gibier est calculé à partir de la valeur brute de remplacement de ce dernier. Sur un revenu informel total de 3,7 M\$ par année, ou 2 200 \$ par ménage par an, on estime donc à 1,8 M\$ par an ou 1 100 \$ par ménage par an la valeur du gibier consommé qui serait obtenu grâce à l'usage des véhicules hors route (Duhaime *et al.*, 1998). La somme des revenus formel et informel associés aux activités traditionnelles réalisées en véhicule hors route serait ainsi de 2,3 M\$ par an ou 1 385 \$ par ménage par an.

Chez les Cris, la consommation du gibier obtenu par l'entremise des véhicules hors route serait à peu près équivalente à celle des Inuits (Gouvernement du Québec, 1983). Les communautés cries comptent environ 12 000 personnes, soit approximativement 2 600 ménages. Si on multiplie le revenu de 1 385 \$ par ménage par an, par le nombre de ménages chez les Cris, on obtient des revenus totaux de 3,6 M\$ par année.

L'achat des véhicules hors route génère aussi des dépenses dans la région. Environ 22 000 Cris et Inuits vivent dans la région du Nord-du-Québec, ce qui correspond approximativement à 4 700 ménages. En partant du principe que les ménages ont en moyenne une motoneige, que celle-ci est remplacée à tous les trois ans et qu'elle coûte en moyenne 8 000 \$, on obtiendrait des dépenses d'environ 12,5 M\$ par année pour l'achat des motoneiges chez les Cris et les Inuits.

En appliquant le même raisonnement aux VTT, mais à supposer que la moitié seulement des ménages remplace un VTT aux trois ans, on obtiendrait des dépenses d'environ 6,2 M\$ par année.

En définitive, les dépenses liées à l'usage du réseau informel de motoneige et de VTT serait d'environ 24,6 M\$ par année pour l'ensemble du Nord-du-Québec. Ce montant, très approximatif, ne tient pas compte des dépenses liées à l'essence, à l'entretien et à la réparation des véhicules hors route. Néanmoins, il s'agit d'un chiffre qui n'est pas sans importance, puisqu'il indique un volume d'activité économique qui ne pourrait avoir cours sans la présence des véhicules hors route et sans la possibilité de fréquenter la région selon les parcours coutumiers (annexe 4).

4.2 Impacts sociaux

4.2.1 Approvisionnement alimentaire

Quoique les motoneiges et les VTT puissent, en théorie, faciliter les déplacements entre les communautés, cela ne semble pas être pratique courante pour la majorité des habitants. Chez les Inuits, les déplacements entre communautés s'effectuent principalement en avion. Seuls les chasseurs se rendent parfois au village voisin en motoneige ou en VTT (Corps régional de police Kativik, com. pers., 2002).

Chez les Cris, c'est davantage la voiture ou la camionnette qui est privilégiée pour les déplacements entre communautés, parce que toutes les communautés crises, à l'exception de Whapmagoostui, sont reliées entre elles et vers le sud par un réseau routier.

En ce qui a trait aux Jamésiens, l'usage étant principalement récréatif, il n'est pas destiné aux déplacements entre les villes, les municipalités et les localités. Toutefois, ceux-ci utilisent des sentiers informels pour pratiquer les activités de chasse et de pêche sportives.

Le principal impact au plan communautaire réside probablement dans le fait que les véhicules hors route permettent un approvisionnement alimentaire appréciable pour les Cris et les Inuits. Lorsqu'un chasseur revient d'un ou plusieurs jours de chasse, une partie des prises est consommée par la famille, une autre peut être vendue (au congélateur communautaire, voire à la coopérative locale le cas échéant) ou encore donnée à des membres de la famille étendue ou du voisinage. Cet apport en nourriture aiderait certains membres de la communauté à demeurer au sein du village puisque la valeur de lien social que l'échange exprime rehausse la cohésion et le sentiment d'appartenance.

4.2.2 Bruit et gaz d'échappement

Depuis les années 70, un grand progrès a été fait dans la réduction du bruit causé par les motoneiges en marche. Quoique la norme pour les véhicules neufs soit fixée à 78 décibels (mesuré à l'accélération, à 17 mètres du sentier), à haute vitesse, ce n'est plus le bruit du moteur qui domine mais bien celui de la chenille. Le bruit peut ainsi monter à 100 décibels. Dans plusieurs régions du Québec, le bruit cause des frictions sociales lorsque les motoneiges passent non loin des habitations (Découverte, 2002).

Toutefois, sur le territoire de la Baie-James, la population n'a jamais émis de plaintes par rapport au bruit des véhicules (Sûreté du Québec Matagami, com. pers., 2002), (Sûreté du Québec Radisson, com. pers., 2002). Cela ne signifie pas pour autant que le bruit ne cause aucun inconfort pour la population. En outre, il existe un risque réel de dommages à l'ouïe, et ce, particulièrement pour les utilisateurs qui ne portent pas de casque, ce qui est fréquent chez les Cris et les Inuits (Police crie de Chisasibi, com. pers., 2002), (Corps régional de police Kativik, com. pers., 2002).

Dans le cas de déplacements en groupes, les gaz d'échappement peuvent être partiellement inhalés par les utilisateurs formant une file, ce qui peut avoir des effets négatifs sur la santé humaine.

4.3 Impacts environnementaux

L'intensité des impacts occasionnés par le passage des véhicules hors route dans le milieu naturel dépend de plusieurs facteurs. En premier lieu, mentionnons les facteurs biophysiques, tels le type de sol et sa teneur en eau, le couvert végétal ou encore la présence d'une couche de neige ou de glace. Les facteurs humains comptent également pour beaucoup. Le type de véhicule utilisé, la vitesse ainsi que le comportement général du conducteur sont des éléments de première importance. Toutefois, la documentation à ce sujet étant fort restreinte, il est très difficile d'évaluer exactement le degré d'importance de chacun des impacts.

4.3.1 Air

Les motoneiges sont munies d'un moteur à deux temps tandis que les VTT ont un moteur à quatre temps. Sans catalyseur, ces moteurs sont tous deux plus polluants qu'un moteur de voiture fonctionnant à l'essence. Toutefois, c'est le moteur à deux temps de la motoneige qui offre la pire performance au point de vue environnemental. Selon une étude menée aux États-Unis par une chercheuse indépendante du Wyoming, une motoneige produirait de 500 à 1 000 fois plus de monoxyde de carbone qu'une voiture dans les mêmes conditions (vitesse constante et contrôlée). En fait, l'échappement et l'admission dans le cylindre étant simultanés, au moins un quart du mélange essence-huile est rejeté

du moteur sans être brûlé. Ce type de moteur, consommant en moyenne 20 litres aux 100 kilomètres, a comme avantages d'être puissant, d'être moins cher à produire et d'offrir un excellent rapport puissance/poids (Découverte, 2002). Les fabricants de motoneige s'appliquent actuellement à la conception d'une motoneige à quatre temps, moins polluante et plus silencieuse. Elle a d'ailleurs fait ses premiers pas sur le marché. Aucune donnée n'est disponible sur la pollution atmosphérique engendrée par le moteur à quatre temps du VTT.

4.3.2 Sols, nappes phréatiques et cours d'eau

Sur le territoire de la Baie-James, soit en dessous du 55^e parallèle, la neige recouvre le sol de la mi-octobre à la fin avril environ. Pendant cette période, les impacts causés par le passage des motoneiges ou des VTT sont faibles car l'épaisseur de neige le protège généralement de toute atteinte, en plus du fait qu'il soit gelé et donc difficilement compactable. Toutefois, au printemps, lorsque la neige fond et que le sol se remplit d'eau, il devient alors très vulnérable face aux véhicules hors route. Le passage de ceux-ci occasionne une compaction du sol ainsi qu'un cisaillement qui nuisent à l'écoulement naturel de l'eau et augmentent l'érosion (Gauthier & Guillemette consultants inc., 1993). Ce phénomène est accentué dans les zones fragiles, telles les tourbières, les marais et les marécages, où le retour de la végétation s'en voit compromis. Il en est de même pour les sols du Nunavik, où le court été nordique permet à la couche superficielle du pergélisol (niveau actif ou mollisol) de dégeler et donc de se fragiliser face au passage des VTT. Également, la circulation des VHR sur les plages a pour effet de compacter d'avantage le sol et de déstabiliser les berges ce qui accélère l'érosion de celles-ci.

Néanmoins, selon la Fédération québécoise des clubs quad, la pression exercée sur le sol par un VTT serait trois fois moins importante par unité de surface que celle d'un randonneur (Fédération québécoise des clubs quad, 2002). Mais cela ne signifie pas pour autant que les impacts sont moindres, car la surface de contact est beaucoup plus grande pour le VTT que pour le randonneur.

Tel que mentionné précédemment, le moteur à deux temps de la motoneige rejette plus d'un quart du mélange essence-huile dans l'environnement. Ces deux produits se retrouvent en premier lieu sur la neige, pour ensuite débiter leur infiltration dans le sol ou encore s'écouler sur sa surface. Dans le premier cas, les produits toxiques risquent d'atteindre la nappe phréatique. Dans le second, plus fréquent vers le nord, là où le sol ne dégèle qu'en surface, les produits peuvent atteindre les cours d'eau par ruissellement. En somme, on se retrouve avec une contamination de l'eau souterraine ou de surface. Encore une fois, l'ampleur du phénomène est inconnue dans le Nord-du-Québec.

4.3.3 Végétation

Dans la mesure où les conducteurs de véhicules hors route demeurent dans les sentiers balisés, les dommages sont minimes (en excluant les dommages causés par l'implantation des sentiers). Toutefois, lorsque ceux-ci sortent des sentiers, les plantes et les arbustes peuvent se faire abîmer ou carrément éliminer. Au printemps, lorsque les sols humides des sous-bois se couvrent de plantes printanières, le passage d'un VTT peut être extrêmement dommageable. Il en est de même pour les tourbières, marais et marécages, là où la biodiversité est très élevée et la végétation extrêmement vulnérable. La création d'ornières dans ces zones peut compromettre le retour de la végétation sur de très longues périodes (Gauthier & Guillemette consultants inc., 1993).

Pendant l'hiver, à cause de la couche de neige protectrice, ce sont davantage les arbustes et les jeunes arbres qui subissent des lésions suite au passage des motoneiges et des VTT à l'extérieur des sentiers. Au Nunavik, le passage des VTT sur les plantes basses qui couvrent le sol a sans nul doute des effets négatifs sur celles-ci, mais l'absence de documentation à ce sujet empêche d'en déterminer la nature et l'intensité. Néanmoins, il est probable que le piétinement de la végétation soit surtout remarquable aux abords des villages, là où la circulation est plus régulière.

4.3.4 Faune

Le bruit causé par les motoneiges et les VTT constituerait une source de stress pour les animaux. Dans le secteur de Radisson, par exemple, là où une petite fraction de l'immense troupeau de caribous est en pâturage, le principal impact sur la faune semble être la fuite des caribous lors du passage des motoneigistes (Sûreté du Québec, com. pers., 2002). Toutefois, on ignore l'effet réel que cela peut engendrer sur leur comportement ainsi que sur l'occupation du territoire.

Selon le Conseil canadien des organismes de motoneige, lui-même faisant référence à des études réalisées dans les années 70 et 80, la réaction des grands ongulés face au passage des motoneiges démontrerait une accoutumance plus grande qu'envers un humain à pied. De plus, la circulation des motoneiges n'entraînerait pas de variation mesurable dans la superficie du domaine vital du cerf de Virginie (Conseil canadien des organismes de motoneige, 2002). Aucune information pertinente ne semble avoir été amassée au sujet des autres espèces animales.

Au point de vue de l'habitat, le passage répété de véhicules hors route en dehors des sentiers et sur des zones écologiquement fragiles entraîne une dégradation de celui-ci. Il est légitime de penser que cette dégradation pourrait réduire les chances de survie de plusieurs espèces peu mobiles et captives d'un milieu particulier. Notons que le MTQ a accordé une subvention à la Fondation de la faune du Québec pour la production et la distribution d'un guide d'aménagement des sentiers pour les VTT en respect avec la faune et l'environnement. Ce guide sera disponible à l'automne 2003.

5. FORCES ET FAIBLESSES DU TRANSPORT HORS ROUTE

5.1 Accès au territoire

Le transport hors route permet un accès à des parties du territoire qui, faute de liens routiers, ne pourraient être accessibles autrement. Il est ainsi plus facile et rapide de se rendre aux lieux de chasse, de pêche et de piégeage. L'usage de la motoneige ou du VTT contribue ainsi à maintenir ou élever le niveau de vie en permettant la poursuite des activités de subsistance, ce qui amène des apports appréciables dans les communautés autochtones. Toutefois, l'immensité du territoire est un frein au développement du transport hors route, et ce, particulièrement au Nunavik. Les distances séparant les différentes communautés sont si importantes que les déplacements en motoneige ou en VTT demeurent relativement éprouvants, particulièrement en période hivernale. De plus, ces grandes distances rendent difficile la surveillance des sentiers et réduisent la sécurité des usagers.

Une autre problématique est existante, soit celle liée au partage des responsabilités concernant l'utilisation des chemins forestiers. Tout comme il a été souligné dans le *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*, « Lorsqu'une entreprise forestière exploite dans un secteur, elle construit et entretient le chemin forestier. Une fois les interventions complétées, elle n'est pas tenue d'entretenir le chemin. À long terme, l'accès pour les chasseurs, pêcheurs et autres utilisateurs de la forêt publique est compromis. Il incombe alors à tous les utilisateurs de voir à ce que les chemins forestiers demeurent praticables selon les besoins de chacun. Les pourvoies de même que les utilisateurs ponctuels de la forêt publique, se voient donc obligés d'entretenir des tronçons importants de chemins forestiers, ce qui représente des frais importants » (MTQ, *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*, 2002).

5.2 Balisage des sentiers

Le réseau fédéré étant peu développé, le manque de sentiers balisés fait en sorte que les utilisateurs empruntent d'autres sentiers situés un peu partout sur le territoire, accentuant ainsi les dommages à l'environnement et réduisant la sécurité des usagers. Sur le territoire de la Baie-James, la présence de chemins forestiers permet de réduire l'utilisation des sentiers non balisés. À Radisson, par exemple, la plupart des déplacements effectués hors des sentiers fédérés se font surtout dans les anciens chemins ayant servi lors de la construction des centrales hydroélectriques. Les utilisateurs empruntent également les couloirs des lignes de transmission électrique (Sûreté du Québec de Radisson, com. pers., 2002).

5.3 Conditions climatiques

Les contraintes liées au climat varient en fonction de la latitude à laquelle on se trouve. Plus on va vers le nord et plus les pièges naturels sont nombreux et imprévisibles. Les températures extrêmes, par exemple, peuvent devenir mortelles en cas de panne ou d'accident. Les forts vents, la poudrerie ou encore les plans d'eau inégalement gelés sont tous des éléments qui obligent les gens à une très grande vigilance. Le danger climatique est multiplié si les personnes conduisent sous l'effet de la drogue ou de l'alcool.

5.4 Comportement des utilisateurs

Tel que mentionné dans le paragraphe précédent, le comportement des utilisateurs de motoneige et de VTT joue un rôle important en ce qui concerne la sécurité sur les réseaux fédéré et informel. La vitesse excessive ou la circulation dans les milieux sensibles (plages, etc.) sont autant de facteurs humains qui sont à la source d'accidents ou encore de dommages à l'environnement.

5.5 Coûts

Sur le plan économique, il est évidemment moins coûteux d'aménager et d'entretenir un sentier de VTT ou de motoneige plutôt qu'une longue route asphaltée. Toutefois, en ce qui concerne les dépenses encourues par les familles inuites et criées, les coûts élevés reliés à l'usage des véhicules hors route (achat et réparation du véhicule, approvisionnement en essence) limitent la rentabilité financière des activités traditionnelles. Au Nunavik, à l'exception de Kuujjuaq, aucun village n'est doté d'un centre de vente et de réparation de véhicules hors route. Généralement, les gens réparent leurs véhicules eux-mêmes et doivent faire venir les pièces par avion, ce qui est très coûteux. De plus, les compagnies d'assurance n'acceptent généralement pas d'assurer les véhicules du Nunavik. Les coûts des billets d'avion pour se rendre sur le lieu de l'accident et de l'expertise (expert en sinistre, évaluateur en automobile, etc.) étant très élevés, les compagnies d'assurance sont réticentes à vendre des protections d'assurance au Nunavik (Corps régional de police Kativik, com. pers., 2002). Chez les Cris de la Baie-James et les Jamésiens, de par la présence de routes, la situation semble moins problématique.

5.6 Présence de plusieurs communautés

Au point de vue de la gestion régionale du transport hors route, la présence de municipalités autonomes et de villages cris sur le territoire de la Baie-James représente une difficulté supplémentaire. En fonction du lieu, les règlements ne sont pas nécessairement appliqués de la même manière et avec la même rigueur. De plus, qu'il s'agisse des Cris ou des Jamésiens, beaucoup de gens se connaissent, ce qui laisse place à une plus grande tolérance sur les sentiers. La cohabitation entre les communautés jamésienne et crie cause certaines frictions, notamment en ce qui a trait à l'utilisation des sentiers fédérés. Présentement, toute personne qui ne paye pas de droit d'accès commet une infraction lorsqu'elle circule sur un sentier fédéré. Afin d'atténuer les irritants entre les clubs de motoneiges et les cris non membres des clubs, l'utilisation des sentiers fédérés par les cris, pour accéder à leur territoire de chasse, de piégeage et de pêche, est tolérée (Fédération des clubs de motoneigistes du Québec, com. pers., 2002).

5.7 Multiplicité d'intervenants

Au plan gouvernemental et des politiques publiques, nombreux sont les intervenants (ministères et organismes du gouvernement) interpellés et concernés par la pratique de la motoneige et du VTT.

Les instances comme le ministère des Transports et le Secrétariat au loisir et au sport ont des préoccupations similaires, par exemple, les questions relatives à la sécurité des utilisateurs de VHR. Tourisme Québec est également concerné par le développement de l'industrie de la motoneige et du quad, notamment en ce qui concerne la promotion de ces activités à l'étranger.

Toutefois, le MTQ demeure la meilleure porte d'entrée pour tout questionnement relié aux VHR étant donné que la *Loi sur les véhicules hors route* relève de sa juridiction. Dans le cas où le MTQ ne serait pas l'intervenant concerné, celui-ci référerait à l'organisme responsable.

6. TENDANCES ET PISTES D'INTERVENTION

Pour la moitié de la population du Nord-du-Québec, soit les 14 communautés inuites et les neuf communautés criées, le recours aux véhicules hors route, pour la poursuite des activités traditionnelles, est maintenant chose courante.

Chez les non-autochtones du Nunavik et les Jamésiens, la pratique de la motoneige et du VTT est principalement une activité récréative. Les activités de chasse et de pêche, quoique fréquentes, ne sont pas liées à la subsistance comme dans le cas des Cris et des Inuits.

Aucune étude d'impact sur l'environnement n'a été réalisée dans la région Nord-du-Québec, ce qui empêche toute affirmation quant à l'ampleur des problèmes engendrés par l'usage des véhicules hors route. Toutefois, vu la faible densité de la population et l'immensité du territoire, les impacts seraient très localisés. Une attention particulière devrait être accordée aux émissions polluantes des véhicules, au piétinement de la végétation, à la compaction du sol, à l'érosion des berges et à la contamination des cours d'eau par le rejet continu d'une partie du mélange essence-huile. Au plan humain, les risques d'aggraver les blessures en cas d'accidents et la réduction de l'ouïe, chez les utilisateurs ne portant pas de casque, sont des éléments importants à considérer.

6.1 Demandes spécifiques reliées aux véhicules hors route

6.1.1 Sentiers balisés

Lors de la tournée de consultation du *Plan de transport du Nord-du-Québec* en 2000, plusieurs demandes ont été formulées par la population concernant l'aménagement de sentiers balisés de motoneige et de VTT entre les villages du Nunavik et les territoires de chasse et de pêche. Sur le territoire de la Baie-James, il y a une volonté régionale de développer un réseau de sentiers de motoneige vers Radisson qui relierait également les villages criés.

6.1.2 Coûts d'utilisation

Le second type de demande concerne les coûts associés à l'usage de la motoneige et du VTT au Nunavik. La population souhaite que les taxes reliées à l'achat des motoneiges, des VTT et de l'essence soient revues à la baisse car ces modes de transport leur assurent la possibilité d'exercer leurs activités traditionnelles de subsistance. De plus, une réduction du coût des pièces ainsi que du délai nécessaire à leur obtention fait également partie des requêtes.

Lors des échanges portant sur l'équité des services pour les communautés isolées, intervenus entre les représentants du Nunavik et le MTQ à l'hiver 2001, plusieurs questions et comparaisons ont été soulevées, notamment en regard de

certaines services dont bénéficient les communautés isolées de la Basse-Côte-Nord. Afin de répondre à cet enjeu et à ces préoccupations, le Ministère a mis de l'avant certains projets dont une entente créant l'Aide financière pour la réduction du coût du transport des marchandises vers le Nunavik.

6.1.3 Législation

Au point de vue législatif, une déréglementation est demandée afin de permettre aux motoneigistes et vététistes de circuler légalement sur la Route du Nord. Également, certains citoyens des villes et localités jamésiennes souhaitent que ces dernières exercent leur pouvoir et autorisent la circulation des VHR sur certains chemins municipaux. De plus, les Cris réclament une déréglementation pour permettre à leurs trappeurs et chasseurs d'utiliser légalement les sentiers fédérés de motoneige et de VTT pour accéder à leurs territoires de chasse, de pêche et de piégeage, et ce, sans avoir à acquitter le droit d'accès (Ministère des Transports, juin 2001). Cette demande des trappeurs cris a été prise en considération dans le projet de *Règlement sur les véhicules hors routes*.

6.2 Pistes d'intervention

Le plan de transport réalisé par le ministère des Transports pour la région Abitibi-Témiscamingue met en lumière plusieurs pistes d'intervention possibles afin d'améliorer la qualité de vie, la protection de l'environnement et favoriser le développement socio-économique relativement au transport hors route. Certaines d'entre elles peuvent être applicables pour le territoire de la Baie-James étant donné certaines similarités.

6.2.1 Adhésion aux clubs

En premier lieu, il s'agit de promouvoir l'adhésion aux clubs de véhicules hors route afin d'aider à concentrer la circulation dans les sentiers balisés. En effet, il est démontré que la délinquance en motoneige et en VTT est moins élevée chez les membres affiliés. Pour ce faire, la collaboration des clubs de motoneiges et de VTT s'avère une nécessité (Ministère des Transports^a, nov. 2000).

6.2.2 Surveillance des sentiers fédérés

Une meilleure surveillance des sentiers semble également requise, notamment par un plus grand effectif policier. Pour l'instant, seuls les postes de Chibougamau-Chapais et de Radisson ont des patrouilleurs de sentier (Sûreté du Québec de Chibougamau-Chapais, com. pers., 2002), (Sûreté du Québec de

Radisson, com. pers., 2002). Dans les secteurs de Matagami et Lebel-sur-Quévillon, la Sûreté du Québec ne patrouille les sentiers fédérés que deux jours par hiver. Les deux agents en charge de la patrouille proviennent du poste de Rouyn-Noranda en Abitibi-Témiscamingue. Cependant, au début de l'année 2003, tous les postes de police situés sur le territoire de la Baie-James se sont dotés de motoneiges et d'agents formés pour patrouiller les sentiers (Sûreté du Québec de Matagami, com. pers., 2003).

6.2.3 Sensibilisation des utilisateurs

Une sensibilisation accrue des utilisateurs face aux risques pour la santé et la vie humaine ainsi qu'aux impacts qu'ils causent à l'environnement est nécessaire. Le port du casque chez les autochtones, le respect des sentiers ainsi que la réduction de la vitesse sont des éléments sur lesquels l'emphase est à mettre afin d'améliorer la sécurité des usagers dans le Nord-du-Québec. Quoique les problèmes ne puissent simplement se résoudre par une campagne de sensibilisation et d'information, cela pourrait toutefois contribuer à en réduire la gravité. De plus, le MTQ mène annuellement des campagnes de sensibilisation sur la sécurité auprès des utilisateurs de VHR, notamment par des participations à des salons, des capsules télévisées, etc. Par ailleurs, le MTQ a versé des subventions à la Fondation de la faune du Québec pour l'élaboration d'un guide d'aménagement des sentiers de VTT respectant la faune et l'environnement, et à la Fédération québécoise de la faune pour l'élaboration d'un dépliant de sensibilisation à la faune destiné aux motoneigistes. Lorsque le projet de *Règlement sur les véhicules hors route* sera adopté, un plan de communication permettra d'informer la population (incluant les Cris et les Inuits) sur les nouvelles dispositions, et ce, dans leurs langues d'origine.

6.2.4 Soutien des clubs

Le soutien des clubs de motoneiges et vététistes, autre que par le biais du programme d'aide financière géré par le SLS dont ils bénéficient présentement, s'avère important, d'autant plus qu'ils sont en charge de l'entretien des sentiers et de l'installation de la signalisation, éléments qui contribuent à assurer la sécurité des utilisateurs sur le réseau. Il est primordial de s'assurer que les clubs disposent des ressources suffisantes afin de prendre correctement en charge cette responsabilité. À cet effet, un partenariat pourrait être mis en place entre les différents utilisateurs de chemins forestiers afin de maintenir ces derniers en bon état. De plus, on pourrait mettre en place des mécanismes de concertation entre les clubs de motoneiges et les entreprises forestières afin d'améliorer les relations et de trouver des solutions aux différentes problématiques identifiées. D'ailleurs, toute intervention dans le domaine des véhicules hors route devrait tenir compte de la présence d'un grand nombre d'intervenants.

6.2.5 Prise en compte des spécificités locales

Chez les Cris et les Inuits, l'usage de la motoneige et du VTT étant étroitement lié aux activités de subsistance, la planification des interventions gouvernementales devrait d'avantage placer cet élément au centre de toute décision. Tel que mentionné précédemment, cette situation particulière a été prise en compte dans le projet de *Règlement sur les véhicules hors route*.

CONSULTATION DU MILIEU CONCERNANT L'ENTRETIEN DES CHEMINS DU DOMAINE DE L'ÉTAT

Au cours de l'année 2001-2002, le ministère des Ressources naturelles (MRN), en collaboration avec le ministère des Affaires municipales et de la Métropole (MAMM) a tenu des consultations auprès de la Fédération québécoise des municipalités et de l'Union des municipalités du Québec ainsi que des principaux organismes et utilisateurs des chemins du domaine de l'État sur la problématique liée à l'entretien de ces chemins en lien avec l'accès et l'utilisation du territoire. Cette consultation visait à permettre aux MRC de se prononcer quant à leur intérêt à obtenir le pouvoir d'entretien de ces chemins et à vérifier leur disposition à mesurer l'intérêt et éventuellement coordonner les contributions financières volontaires des différents organismes utilisateurs des chemins du domaine de l'État (MRN, com. pers., 2002). Si ce nouveau mode de gestion est adopté, ce principe d'utilisateur-payeur permettra aux gens du milieu de faciliter et d'améliorer l'accès au territoire, ce qui ne peut qu'avoir un impact positif sur l'utilisation des VHR.

AMÉLIORER LA DIFFUSION DE L'INFORMATION CONCERNANT LES RÈGLES LIÉES À L'IMMATRICULATION ET L'OBTENTION DE PERMIS DE CONDUIRE

Les communautés autochtones du Nord-du-Québec se questionnent fréquemment sur les règles liées aux droits d'immatriculation et à l'obtention de permis de conduire. De ce fait, des documents d'information, traduits dans leur langue maternelle et vulgarisés, ainsi qu'une campagne d'information dans la région à ce sujet, devraient être réalisés afin de clarifier les exigences réglementaires auxquelles ils sont soumis ainsi que les démarches à effectuer pour rencontrer ces dernières.

CONCLUSION

La pratique de la motoneige et du VTT dans le Nord-du-Québec est très différente de celle effectuée dans la plupart des autres régions québécoises car elle est en grande partie liée aux activités de subsistance des autochtones. Les sentiers informels sont ainsi très nombreux et parcourent l'ensemble du Nord-du-Québec. Bien que l'intensité des impacts sur l'environnement ne soient pas quantifiés, ils sont probablement plus importants dans les sentiers informels que fédérés. En effet, les sentiers fédérés étant mieux entretenus, balisés et surveillés, la conduite des véhicules hors route cause souvent moins de dommages à l'environnement et est plus sécuritaire pour les usagers. Le réseau actuel de sentiers fédérés du Nord-du-Québec est peu développé et se limite au territoire de la Baie-James. Dans un esprit de développement sécuritaire du tourisme à motoneige ou à VTT, il y aurait lieu de s'interroger quant à la qualité et à la quantité des infrastructures en place.

En matière d'accidents, le problème est plus prononcé au Nunavik qu'à la Baie-James. La consommation de drogue et d'alcool est un élément à considérer, mais il faut également tenir compte de plusieurs autres facteurs. La simple imprudence, si commune partout au Québec, peut avoir des conséquences plus graves dans le Nord-du-Québec, particulièrement au Nunavik. En effet, avec des conditions climatiques difficiles, des plans d'eau inégalement gelés et une visibilité pouvant devenir nulle, le Nord-du-Québec est riche en pièges de toutes sortes pour les adeptes de la motoneige et du VTT.

Les interventions à mettre en priorité prennent plusieurs formes. D'une part, l'aménagement de sentiers balisés semble une nécessité dans plusieurs secteurs, notamment où la population en a clairement exprimé le besoin. Les utilisateurs seraient ainsi plus portés à les emprunter, augmentant du même coup leur sécurité et réduisant les dommages à l'environnement. De plus, une plus grande sensibilisation de la population aux risques humains et aux impacts environnementaux associés aux véhicules hors route est importante partout dans la région. Sur le territoire de la Baie-James, la promotion de l'adhésion à un club d'utilisateurs de véhicules hors route pourrait contribuer à augmenter l'usage des sentiers fédérés. Un plus grand effectif policier ainsi qu'un bon support des clubs sont également des éléments à considérer.

BIBLIOGRAPHIE

Club de motoneiges de Chapais (2002), Communication personnelle.

Club VTT Abitibi-Ouest–Baie-James (2002), Communication personnelle.

Club VTT de Chibougamau-Chapais (2001), [En ligne],
<http://www.quadnet2.com/quad/91/index.html> (page consultée le 10 janvier 2002).

Conseil canadien des organismes de motoneige (2002), [En ligne],
<http://www.ccsso-ccom.ca> (page consultée le 20 janvier 2002).

Corps régional de police Kativik (2002), Communication personnelle.

Découverte (2002), *Les ravages de la motoneige*. Société Radio-Canada, [En ligne],
http://src.ca/tv/decouverte/30_skidoo/2a.html (page consultée le 25 janvier 2002).

Développement économique Canada (2002), Communication personnelle :
Daniel Ricard.

Développement économique Canada (2000), *Profil socio-économique du Nord-du-Québec*, 21 pages.

Duhaime, G et al. (1998), *Les impacts socio-économiques de la contamination de la chaîne alimentaire au Nunavik*, Bibliothèque nationale du Québec, Québec, pages 89-121.

Duhaime, G. et al. (2001), Atlas historique du Québec, *Le Nord, habitants et mutations*. Les Presses de l'Université Laval, Sainte-Foy, page 89.

Fédération québécoise des clubs quad (2002), [En ligne].
<http://www.fqcq.qc.ca> (page consultée le 12 janvier 2002).

Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (2002), Communication personnelle.

Focus Motoneige (2002), Communication personnelle.

Gauthier & Guillemette consultants inc. (1993), *Évaluation des impacts environnementaux de certaines activités récréatives*, rapport final, 84 pages.

Gouvernement du Québec (1983), *Le Nord du Québec, profil régional*, Bibliothèque nationale du Québec, Québec, 184 pages.

Gouvernement du Québec (2001), [En ligne], <http://publicationsduquebec.gouv.qc.ca/fr> (page consultée le 9 janvier 2002).

Hodgins, S. (1997), *Health and what affects it in Nunavik: how is the situation changing?* Bibliothèque nationale du Québec, Québec, 321 pages.

Hydro-Québec (1993), *Complexe Grande-Baleine, résumé du rapport d'avant-projet*, 294 pages.

Institut de la statistique du Québec (1996), *Recensement de la population 1996-1991-1986 : données comparatives et faits saillants. Nord-du-Québec : la région administrative, les territoires de Jamésie et Kativik et les principales municipalités. Cahier 4 : Travail, scolarité et mobilité*. [En ligne], <http://www.stat.gouv.qc.ca/publications/regional/theme4.htm> (page consultée le 25 janvier 2002).

Ministère des Ressources naturelles (2002), Communication personnelle : Denis Gagnon.

Ministère des Ressources naturelles (2002), *L'entretien des chemins du domaine de l'État*, Document de consultation, 11 pages.

Ministère des Transports (2003), Communication personnelle : Stéphanie Cashman-Pelletier.

Ministère des Transports (2001), *Loi sur les véhicules hors route*, [En ligne], <http://www.mtq.gouv.qc.ca/ministere/lois/autres.htm> (page consultée le 8 janvier 2002).

Ministère des Transports (déc. 2001), *L'assemblée nationale adopte la Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route*. In Gouvernement du Québec, Site du ministère des Transports, [En ligne], <http://www.mtq.gouv.qc.ca/ministere/communiques.htm> (page consultée le 12 janvier 2002).

Ministère des Transports (nov. 2001), *Augmentation de l'assistance financière destinée aux clubs de motoneigistes du Québec*, [En ligne], <http://www.mtq.gouv.qc.ca/ministere/communiques.htm> (page consultée le 12 janvier 2002).

Ministère des Transports (juin 2001), *Prédiagnostic du Plan de transport Nord-du-Québec*, 30 pages.

Ministère des Transports^a (nov. 2000), *Vers le plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue, Rapport de consultation*, [En ligne], <http://www.mtq.gouv.qc.ca/regions/abitibi/consultation.pdf> (page consultée le 5 février 2002).

Ministère des Transports^b (nov. 2000), *Transport des personnes : véhicules hors route*. [En ligne], <http://www.mtq.gouv.qc.ca/personnes/vhr/quad.htm> (page consultée le 15 janvier 2002).

Ministère des Transports (août 2000), *Plan de transport du Saguenay-Lac-St-Jean, Diagnostic régional des transports*, pages 81-85.

Ministère des Transports (1997), *Vers un plan de transport pour la Côte-Nord, chapitre 14*, pages 1-21.

- Municipalité de la Baie James (2002), Communication personnelle : Stéphane McKenzie.
- Police crie de Chisasibi (2002), Communication personnelle.
- Police crie de Waskaganish (2002), Communication personnelle.
- Salisbury, R.F. (1986), *A homeland for the Cree. Regional development in James Bay 1971-1981*. McGill-Queen's University Press, Montréal, page 94.
- Secrétariat aux affaires autochtones (2002), Communication personnelle : François Dupuis.
- Secrétariat aux affaires autochtones (2002), *La population autochtone au Québec*, [En ligne], <http://www.mce.gouv.qc.ca/d/html/d1017008.html> (page consultée le 2 février 2002).
- Secrétariat au loisir et au sport (2002), Communication personnelle.
- Simard, J.J. et al. (1996), *Tendances nordiques: les changements sociaux 1970-1990 chez les Cris et les Inuits du Québec*, Bibliothèque nationale du Québec, Québec, 253 pages.
- Société d'énergie de la Baie James (1978), *Connaissances du milieu des territoires de la Baie-James et du Nouveau-Québec*, Bibliothèque nationale du Québec, Québec, 297 pages.
- Société de l'assurance automobile du Québec (février 2003), Communication personnelle : Sylvie Régimbald.
- Société de l'assurance automobile du Québec (2002), Communication personnelle.
- Société de l'assurance automobile du Québec-a (2002), Communication personnelle : Daniel MacDuff.
- Société de l'assurance automobile du Québec-b (2002), Communication personnelle : Daniel MacDuff et Jean-Pierre Gaudet.
- Statistique Canada (2001), *Recensement de la population*. [En ligne], http://ceps.statcan.ca/francais/profil/PlaceSearchForm1_F.cfm (page consultée le 20 mars 2002).
- Sûreté du Québec de Matagami (2003), Communication personnelle.
- Sûreté du Québec de Chibougamau-Chapais (2002), Communication personnelle.
- Sûreté du Québec de Kuujuaq (2002), Communication personnelle.
- Sûreté du Québec de Radisson (2002), Communication personnelle.

Trak Concept de carte (2000), Carte des sentiers de motoneige Baie-James/Nord-du-Québec 2000-2001.

Zins Beaugrand et Associés (1997), *Évaluation des impacts économiques directs de la pratique de la motoneige au Québec.*

ANNEXES

ANNEXE 1
RÉPERTOIRE DES CLUBS D'UTILISATEURS DE VÉHICULES HORS ROUTE
DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

**RÉPERTOIRE DES CLUBS D'UTILISATEURS DE VÉHICULES HORS ROUTE
DANS LE NORD-DU-QUÉBEC**

NOM DE L'ORGANISATION	CORDONNÉES	NOMBRE DE MEMBRES EN 2001	NOMBRE DE KM DE SENTIERS FÉDÉRÉS
Club de motoneige de Matagami	C.P. 548, Matagami (Québec) J0Y 2A0, Tél : (819) 739-3323	250	260
Club de motoneige de Lebel-sur-Quévillon	C.P. 127, Lebel-sur-Quévillon, (Québec) J0Y1X0 Tél : (819) 755-3451	275	211
Club de motoneige de Radisson	C.P. 418, Radisson (Québec) J0Y 2X0 Tél : (819) 638-2419	50	91
Club de motoneige des deux Montagnes	1685, rte Selbaie, Villebois, (Québec) J0Z 3V0 Tél : (819) 941-2655	45	295
Club de motoneige de Chapais	C.P. 812, Chapais (Québec) G0W 1H0 Tél : (418) 745-2224	176	221
Club de motoneige de Chibougamau	C.P 248, Chibougamau, (Québec) G8P 2K5 Tél : (418) 748-4572	502	348
Club VTT de Chibougamau-Chapais (1 ^{re} année d'activité)	767, 4 ^e av. Chibougamau, (Québec) G8P 1S7 Tél : (418) 748-4575	119	84
Club Quad Abitibi-Ouest/ Baie-James (1 ^{re} année d'activité)	La Sarre (Québec) Tél : (819) 782-4501	30 (dont 3 dans le Nord-du- Québec)	385

Source : Fédération des clubs de motoneigistes du Québec, 2002.
Clubs de motoneiges et VTT, 2002

ANNEXE 2
RÉSEAU INFORMEL DE SENTIERS DE MOTONEIGE AU NUNAVIK

Réseau informel de sentiers de motoneige au Nunavik

FIGURE 4
Itinéraires de chasse au caribou,
de pêche et de trappe au renard



ANNEXE 3
EXEMPLE D'INDEMNISATION PAR LE RÉGIME PUBLIC D'ASSURANCE

Exemple d'indemnisation par le régime public d'assurance

EXEMPLE	INDEMNISÉ	NON INDEMNISÉ
Un autochtone ou un non-autochtone circule en VHR et est impliqué dans un accident sur un chemin municipal avec une automobile en mouvement. Il se blesse grièvement. Toutefois, s'il enfreint le <i>Code criminel</i> (exemple : alcool au volant), son indemnisation sera très inférieure.	4	
Si un accident similaire se produit, mais dans un stationnement, <ul style="list-style-type: none"> • si l'automobile est en mouvement; • si elle est arrêtée. 	4	4
Un VHR conduit par un résident du Nord-du-Québec entre en collision avec un autre VHR sur un chemin public. Il n'y a pas d'automobile impliquée.		4
Une motoneige conduite par un résident du Nord-du-Québec entre en collision avec un piéton sur un chemin public. Il n'y a pas d'automobile impliquée.		4
Les blessés des accidents impliquant un VHR qui ont eu lieu à l'extérieur d'un chemin public (dans la nature, par exemple).		4
Les blessés des accidents impliquant une automobile sur un chemin forestier. Un tel chemin est considéré comme un chemin public.	4	
Une automobile a une sortie de route sur un chemin forestier sans avoir de collision avec un autre objet ou automobile et qu'il y a blessé.	4	
Une automobile entre en collision avec une automobile stationnée ou un piéton.	4	

Source : Société de l'assurance automobile du Québec, (Sylvie Régimbald, com. pers., février 2003).

ANNEXE 4
CALCUL DE L'IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DE LA FRÉQUENTATION
DES RÉSEAUX INFORMELS

**CALCUL DE L'IMPORTANCE ÉCONOMIQUE
DE LA FRÉQUENTATION DES RÉSEAUX INFORMELS**

	REVENUS BRUTS FORMELS (\$/AN)		REVENUS INFORMELS (\$/AN)		TOTAL DES REVENUS (\$/AN)	
	Ménage	Communauté	Ménage	Communauté	Ménage	Communauté
Inuits	285	480 000	1 100	1 800 000	1 385	2 280 000
Cris	285	740 000	1 100	2 860 000	1 385	3 600 000
Total		1 220 000		4 660 000		5 880 000

	Autochtones inuits et cris
Achat des motoneiges (\$/an)	12 500 000
Achat des VTT (\$/an)	6 200 000
Total (\$/an)	18 700 000

Revenus bruts formels (Cris et Inuits) : 1 220 000 \$/an
Revenus informels (Cris et Inuits): 4 660 000 \$/an
Achat des motoneiges et des VTT 18 700 000 \$/an

Total des revenus et dépenses : 24 580 000 \$/an

Source : Groupe d'études inuit et circumpolaires (Gétic), 2002