



*Portrait de la sécurité liée à l'utilisation des véhicules hors route
dans le Nord-du-Québec
Document de travail
Août 2005*

**CONSULTATION
SUR PLACE**

CANQ
TR
MOO
ATNQ
150
EX.1

Québec 
Ministère
des Transports

La page couverture illustre les différents modes de transports présents au Nord-du-Québec.

La vue aérienne du profil du Québec montre l'importance de la superficie de cette région par rapport au reste de la province. Étant une région de ressources, le transport routier est représenté par un camion lourd transportant du bois et le transport maritime par des bateaux de pêche autochtones. La motoneige y a aussi sa place puisqu'elle est l'un des moyens de transport les plus utilisés à des fins récréatives et utilitaires. Quant au transport aérien, il est représenté par un avion à hélices puisque c'est le type d'avion le plus fréquemment utilisé au Nord-du-Québec. Le transport ferroviaire est aussi présent sur ce territoire, mais il dessert uniquement le sud de la région.

Le logo, quant à lui, reprend le thème des trois modes de transport par les symboles suivants : l'oiseau pour le transport aérien, le caribou pour le transport terrestre et la baleine pour le transport maritime. Le pointillé entourant le logo représente les neuf villages cris, les quatorze municipalités inuites, les cinq localités jamésiennes, le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral tous rassemblés autour d'une même table en vue d'établir un partenariat dans le cadre du ***Plan de transport du Nord-du-Québec***.

831265

Plan de transport du Nord-du-Québec

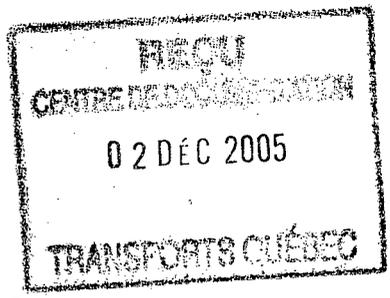
Étude technique

**Portrait de la sécurité liée à l'utilisation
des véhicules hors route dans le Nord-du-Québec**

DOCUMENT DE TRAVAIL



CANQ Août 2005
TR
MOO
ATNQ
150
Ex. 1



MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, boul. RENÉ-LÉVESQUE EST, 21e étage
QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA
G1R 5H1

RECHERCHE ET RÉDACTION

Luce Cardinal, Devamco Groupe conseil inc.
Julien Rivard, Devamco Groupe conseil inc.

RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES

Anick Guimond, Coordination du Nord-du-Québec, DATNQ
Caroline Vigneault, Coordination du Nord-du-Québec, DATNQ

PARTICIPATION À L'ÉLABORATION DE L'ÉTUDE

Gilbert Lord, Service des inventaires et plan, DATNQ
Daniel Massicotte, Service des inventaires et plan, DATNQ
Annick Poirier, Service des inventaires et plan, DATNQ

COLLABORATION SPÉCIALE

Stéphanie Cashman Pelletier, Service des politiques de sécurité, DST

SOUTIEN TECHNIQUE

Gilles Basque, Service des inventaires et plan, DATNQ
Michelle Bélanger, Service des liaisons avec les partenaires et usagers, DATNQ
Andrée Champagne, Service des inventaires et plan, DATNQ
Jocelyne Desrosiers, 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 Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-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

ISBN-2-550-45735-8

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Québec, 2005

TABLE DES MATIÈRES

SIGLES.....	V
RÉSUMÉ.....	1
INTRODUCTION.....	5
1. MISE EN CONTEXTE DE LA RÉGION DU NORD-DU-QUÉBEC.....	7
1.1 Territoire et population.....	7
1.2 Répartition spatiale de la population.....	8
2. DONNÉES SUR LES USAGERS, LA POSSESSION ET LA PRATIQUE.....	13
3. PORTRAIT RÉGIONAL DE LA SÉCURITÉ EN MOTONEIGE ET EN VÉHICULE TOUT-TERRAIN.....	17
3.1 Profil des accidents.....	17
3.1.1 Localisation des accidents.....	17
3.1.2 Nombre d'accidents et gravité.....	18
3.1.3 Nombre et gravité des accidents par territoire.....	18
3.1.4 Âge des personnes impliquées dans un accident.....	19
3.1.5 Lieu de l'accident.....	20
3.1.6 Ratio habitants par accident.....	23
3.1.7 Type de route et lieu d'accidents.....	25
3.1.8 Type d'accident et gravité.....	25
3.1.9 Genre d'accidents.....	27
3.1.10 Heure de l'accident.....	28
3.1.11 Éclairage.....	28
3.1.12 Conditions météorologiques.....	29
3.1.13 Jour de l'accident.....	30
3.1.14 Mois de l'accident.....	30
3.1.15 Facteurs d'accidents.....	31
3.1.16 Rapport entre le lieu de l'accident et le facteur de l'accident.....	34
3.1.17 Particularités des accidents de motoneige et de VTT.....	36

4.	HYPOTHÈSES EXPLIQUANT LES ACCIDENTS EN RAPPORT AU CONTEXTE LOCAL	39
4.1	Pour l'ensemble de la région	39
4.2	Pour les villages inuits	40
4.2.1	Circulation des VHR en milieu aggloméré au Nunavik.....	40
4.2.2	Des comportements non sécuritaires.....	41
4.2.3	Circulation hors sentier.....	42
4.2.4	Contraintes physiques et climatiques.....	42
4.3	Pour les villages cris.....	43
4.4	Pour la MBJ et les villes enclavées	44
5.	COMPARAISON ENTRE LE NORD-DU-QUÉBEC, L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE ET L'ENSEMBLE DU QUÉBEC	47
6.	FORCES ET FAIBLESSES LIÉES À L'UTILISATION ET LA SÉCURITÉ DE LA MOTONEIGE ET DU VTT	49
7.	PISTES D'INTERVENTION POSSIBLES POUR RENFORCER LA SÉCURITÉ	51
7.1	Éducation et conscientisation	51
7.2	Sentiers balisés et parcours informels	52
7.3	Aménagements en milieu aggloméré.....	53
7.4	Rôle des municipalités et des instances régionales.....	53
7.5	Interventions relevant d'instances provinciales.....	53
7.5.1	Législation et application de la réglementation	53
7.5.2	Surveillance dans les sentiers fédérés.....	54
7.6	Formation de clubs en milieu autochtone	54
7.7	Assurabilité et immatriculation.....	54
	CONCLUSION	57
	LEXIQUE.....	59
	BIBLIOGRAPHIE.....	61

LISTE DE CARTE, FIGURES, PHOTOGRAPHIE ET TABLEAUX

CARTE

1. Territoire à l'étude 9

FIGURES

1. Âge des utilisateurs de motoneige et VTT impliqués dans un accident dans le Nord-du-Québec de 1995 à 1999 20
2. Heures des accidents de motoneige et de VTT 28
3. Répartition des accidents de VHR dans le Nord-du-Québec selon le jour de la semaine, de 1995 à 1999 30
4. Répartition des accidents de motoneige et de VTT dans le Nord-du-Québec selon le mois de l'année, de 1995 à 1999 31

PHOTOGRAPHIE

1. Les VHR en milieu aggloméré, à Salluit au Nunavik 41

TABLEAUX

1. Répartition de la population du Nord-du-Québec, 1997 11
2. Nombre de motoneiges et de VTT immatriculés dans le Nord-du-Québec de 1995 à 1999 13
3. Taux de possession d'une motoneige ou d'un VTT pour la MBJ et les villes enclavées et pour le Québec en 1997 14
4. Approximation du nombre de motoneige et de VTT dans les villages cris et inuits en 1996 14
5. Localisation des accidents dans le Nord-du-Québec selon la gestion du réseau routier 18
6. Nombre et gravité des accidents de VHR dans le Nord-du-Québec, de 1995 à 1999 18
7. Nombre et gravité des accidents de VHR, par territoire dans le Nord-du-Québec, de 1995 à 1999 19
8. Nombre de blessés graves dans les accidents de VHR, par territoire, de 1995 à 1999 19
9. Lieu des accidents selon la ville, le village ou la municipalité 22
10. Ratio habitants par accident pour le Nord-du-Québec, de 1995 à 1999 24
11. Accident de motoneige et de VTT s'étant produit dans le Nord-du-Québec par type de route et de lieu de 1995 à 1999 25

12.	Type de véhicules impliqués dans les accidents avec une motoneige dans le Nord-du-Québec, de 1995 à 1999.....	26
13.	Genre d'accidents de motoneige ou VTT par communauté.....	27
14.	Nombre d'accidents de VHR s'étant produits dans le Nord-du-Québec selon l'éclairage, de 1995 à 1999.....	29
15.	Nombre d'accidents de VHR s'étant produits dans le Nord-du-Québec selon les conditions météorologiques, de 1995 à 1999.....	29
16.	Facteur premier et facteur deuxième d'accidents en motoneige et VTT dans le Nord-du-Québec, de 1995 à 1999.....	33
17.	Lien entre le facteur premier : facultés affaiblies et l'âge, pour les accidents de VHR dans le Nord-du-Québec, de 1995 à 1999.....	34
18.	Facteur premier et facteur deuxième d'accidents au Nunavik, de 1995 à 1999.....	35
19.	Gravité des accidents de motoneige et de VTT pour le Nord-du-Québec, de 1995 à 1999.....	37
20.	Forces et faiblesses liées à la sécurité des usagers de la motoneige et des VTT dans le Nord-du-Québec.....	49

SIGLES

ARK	Administration régionale Kativik
CRE	Conférence régional des élus
DMS	Dommmage matériel seulement
DSR	Diagnostic de sécurité routière
GÉTIC	Groupe d'études inuit et circumpolaires
MBJ	Municipalité de Baie-James
MTQ	Ministère des Transports du Québec
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SQ	Sûreté du Québec
VHR	Véhicule hors route
VTT	Véhicule tout-terrain

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 brosse un portrait de la sécurité liée à l'utilisation des *véhicules hors route* (VHR), plus précisément la motoneige et les véhicules tout-terrain (VTT) dans la région du Nord-du-Québec (région 10). Elle s'inscrit dans le processus menant à l'élaboration du *Plan de transport du Nord-du-Québec*. En ce qui a trait aux accidents qui se sont produits entre le 1^{er} janvier 1995 et le 31 décembre 1999, le portrait de la sécurité est réalisé à l'aide de la banque de données des rapports d'accidents de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

L'utilisation de la motoneige et du véhicule tout-terrain

L'utilisation des VHR est fort importante dans le Nord-du-Québec. Pour la Municipalité de Baie-James (MBJ) et les villes enclavées, il y a environ une motoneige pour 5,3 habitants et un VTT pour 11,5 habitants, ce qui est de beaucoup supérieur au reste du Québec (une motoneige pour 46,2 habitants et un VTT pour 44,8 habitants). Dans les villages cris et inuits, le taux de possession des motoneiges et des VTT est probablement plus élevé, mais il n'y a pas de données fiables qui permettent de le confirmer (la majorité des habitants n'immatriculent pas leur VHR).

Portrait régional de la sécurité en motoneige et en véhicule tout-terrain

Entre 1995 et 1999, 248 accidents de motoneige et de VTT sont survenus dans la région du Nord-du-Québec, dont 12 *accidents mortels*. Ce nombre d'accidents est élevé par rapport à la population régionale, particulièrement au Nunavik où il y a eu, en cinq ans, un accident pour 75 habitants. De plus, il faut considérer que les accidents rapportés ne sont qu'une partie de l'ensemble des accidents qui se produisent. En effet, certains ne sont pas rapportés notamment en raison du fait que la couverture de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ne s'applique que lorsqu'une automobile est impliquée et du fait que plusieurs propriétaires ne possèdent pas d'assurance pour leur véhicule.

La majorité des accidents, soit 160 sur 248, a eu lieu sur un *chemin public*, dont seulement 12 sur le réseau routier du ministère des Transports du Québec (MTQ). Un véhicule routier était impliqué dans 37,5 % des accidents de VHR, alors que dans 38,7 % des cas un seul véhicule était impliqué, soit une motoneige ou un VTT.

Parmi les conducteurs qui ont subi un accident, la majorité (55 %) était âgée de 29 ans et moins. Les accidents se sont produits surtout en après-midi. Les accidents de motoneige surviennent plus souvent en février et mars et ceux de VTT, en juin et septembre.

Les facteurs d'accident les plus fréquemment rapportés sont la conduite imprudente, la vitesse excessive et la conduite avec les facultés affaiblies. Ce dernier facteur est plus important dans le Nord-du-Québec qu'en Abitibi-Témiscamingue ou dans l'ensemble du Québec.

Hypothèses sur les causes des accidents

Entre 1995 et 1999, environ 54 % des accidents se sont produits dans une agglomération. Au Nunavik, cela s'explique par le fait qu'il est habituel que les habitants circulent dans les rues d'un village en motoneige ou en VTT, ces véhicules étant le principal mode de transport. La circulation des VHR est également courante dans les villages criés, sur le territoire de la MBJ et dans les villes enclavées, mais moins fréquente qu'au Nunavik. Les Jamésiens passent généralement par une agglomération pour accéder aux sentiers de motoneige et de VTT.

En grande majorité, les accidents sont la conséquence du non-respect des règles de sécurité par les conducteurs.

En l'absence de sentiers balisés, la circulation s'effectue surtout sur des parcours informels et sur des chemins publics. La circulation sur des sentiers informels peut avoir un impact sur la sécurité (irrégularité des surfaces, absence de signalisation, etc.).

Les conditions climatiques rigoureuses et le terrain accidenté du Nord-du-Québec sont des facteurs qui peuvent augmenter le risque d'accident de VHR, particulièrement au Nunavik.

Pistes d'intervention pour renforcer la sécurité

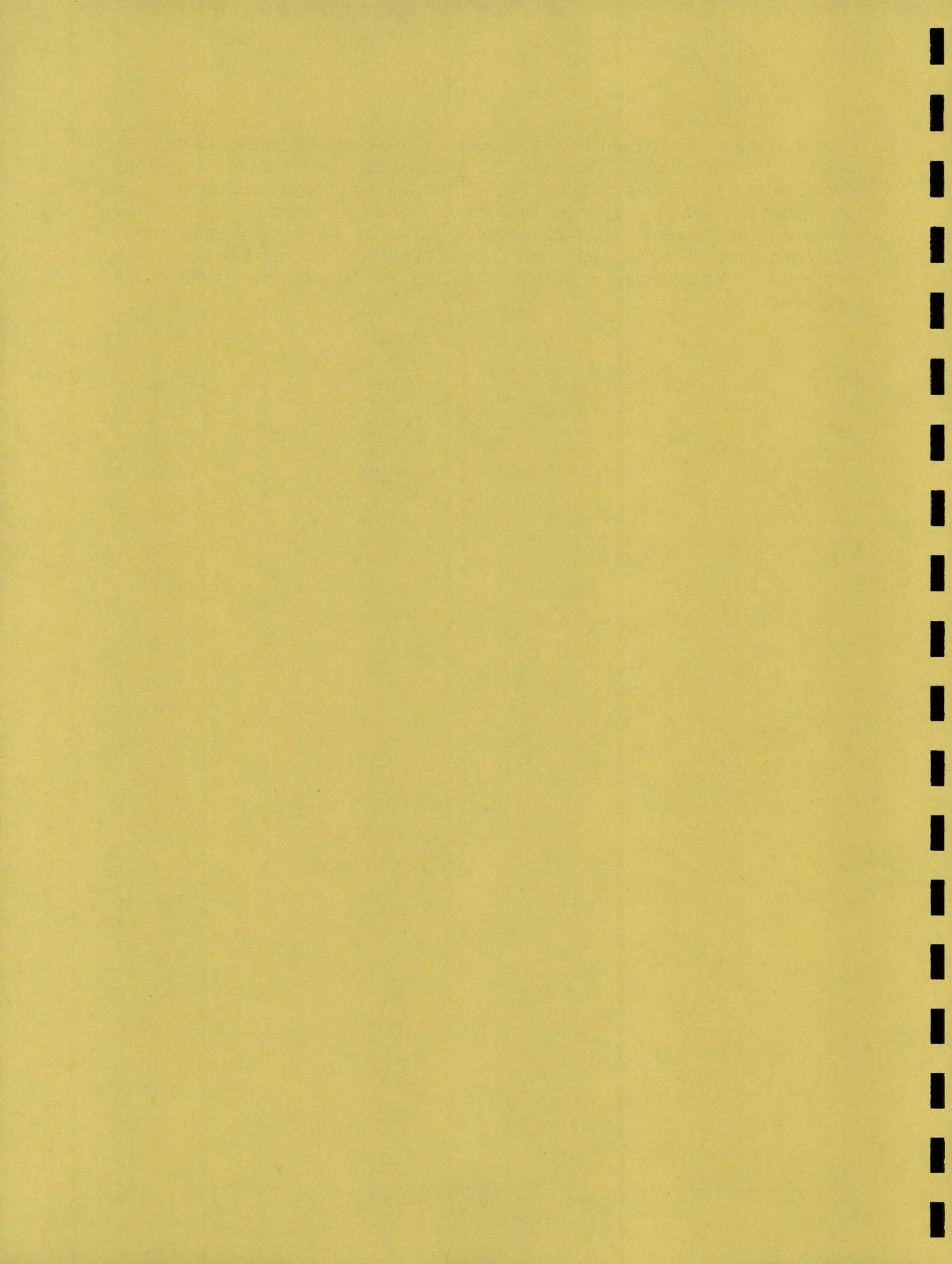
En matière d'intervention, la priorité doit porter sur la conscientisation des conducteurs de motoneige et de VTT en vue de réduire les comportements non sécuritaires. Les principaux thèmes à exploiter sont les suivants : la conduite sous l'effet de l'alcool ou de drogues, la vitesse excessive chez les jeunes, les risques propres aux parcours informels, les dangers liés à la conduite de VTT et de motoneiges sur les chemins publics.

Lors de consultations du MTQ auprès de la population du Nord-du-Québec en 2000, il y a eu des demandes répétées relativement à l'aménagement de nouveaux sentiers permanents. Il serait pertinent que des organismes locaux et régionaux se penchent sur la question.

Si, éventuellement, la réglementation permettait la circulation des VHR dans les agglomérations, il faudrait considérer la possibilité d'adapter les rues à la circulation sécuritaire des VHR, par exemple en améliorant et en adaptant la signalisation.

Les organismes régionaux, comme l'Administration régionale Kativik, l'Administration régionale criée, les conférences régionales des élus et la Municipalité de Baie-James, peuvent jouer un rôle de premier plan dans les interventions à réaliser pour assurer l'utilisation sécuritaire des VHR. Localement, les administrations municipales, de concert avec les corps policiers, sont aussi des acteurs importants, notamment par leur pouvoir d'adopter et de faire respecter des règlements municipaux sur la circulation des VHR dans les rues des agglomérations. Les instances gouvernementales, pour leur part, peuvent appuyer le milieu.

Des discussions sont présentement en cours afin de reconnaître certaines spécificités liées au milieu nordique. Toutefois, le gouvernement devra s'assurer que les municipalités ou villages adoptent des règlements sécuritaires relativement à la circulation de VHR dans les agglomérations. À partir du printemps 2005, le Ministère effectuera une consultation publique sous forme de commission parlementaire itinérante dans différentes régions du Québec afin d'échanger sur des ajustements législatifs et réglementaires prévus à la Loi sur les véhicules hors route et ses règlements.



INTRODUCTION

La présente étude technique dresse le portrait de la sécurité liée à l'utilisation des *véhicules hors route* (véhicules tout-terrains et motoneiges) dans la région du Nord-du-Québec, et s'inscrit dans le processus d'élaboration du *Plan de transport du Nord-du-Québec*.

Ce portrait est effectué à partir de la banque de données des rapports d'accidents de la SAAQ, qui ont été enregistrés du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999. Ce portrait permet d'émettre des hypothèses pouvant éclaircir les causes d'accidents, en lien avec le contexte particulier de cette région nordique.

Dans l'analyse des rapports d'accidents, les véhicules tout-terrains comprennent les trimotos, les quatre roues, les motocross et d'autres types de véhicules permettant la circulation hors route.

Le rapport est divisé en sept sections. La première décrit le territoire ainsi que le contexte local et régional du Nord-du-Québec. La deuxième section présente les données sur les usagers, la possession et la pratique. La troisième fait un portrait régional de la sécurité en VHR en spécifiant le profil des accidents (localisation, nombre, gravité, lieu des accidents, etc.). Les sections quatre et cinq consistent en la présentation des hypothèses expliquant les accidents et à une comparaison du profil des accidents entre le Nord-du-Québec, l'Abitibi-Témiscamingue et l'ensemble du Québec. Quant à la section six, elle dresse un portrait des forces et faiblesses liées à l'utilisation et à la sécurité en VHR. La dernière section fait ressortir quelques pistes d'intervention pour améliorer la sécurité des usagers. Il est à noter qu'une étude ayant pour titre « *Véhicules hors route : Les responsabilités des intervenants, les réseaux et l'utilisation* », est complémentaire à la présente étude.

1. MISE EN CONTEXTE DE LA RÉGION DU NORD-DU-QUÉBEC

1.1 Territoire et population

Occupant 55 % de la superficie du Québec, le Nord-du-Québec s'étale sur 840 178 km² (Carte 1). Bordé à l'est par le Labrador et par la Côte-Nord, au sud par le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la Mauricie et l'Abitibi-Témiscamingue et à l'ouest par l'Ontario, le Nord-du-Québec est également entouré de la baie James, de la baie d'Hudson, du détroit d'Hudson et de la baie d'Ungava. Selon le recensement de 2001, la population totale du Nord-du-Québec était de 38 575 personnes, soit 0,5 % de la population québécoise. En 2004, la population était de 39 234 personnes.

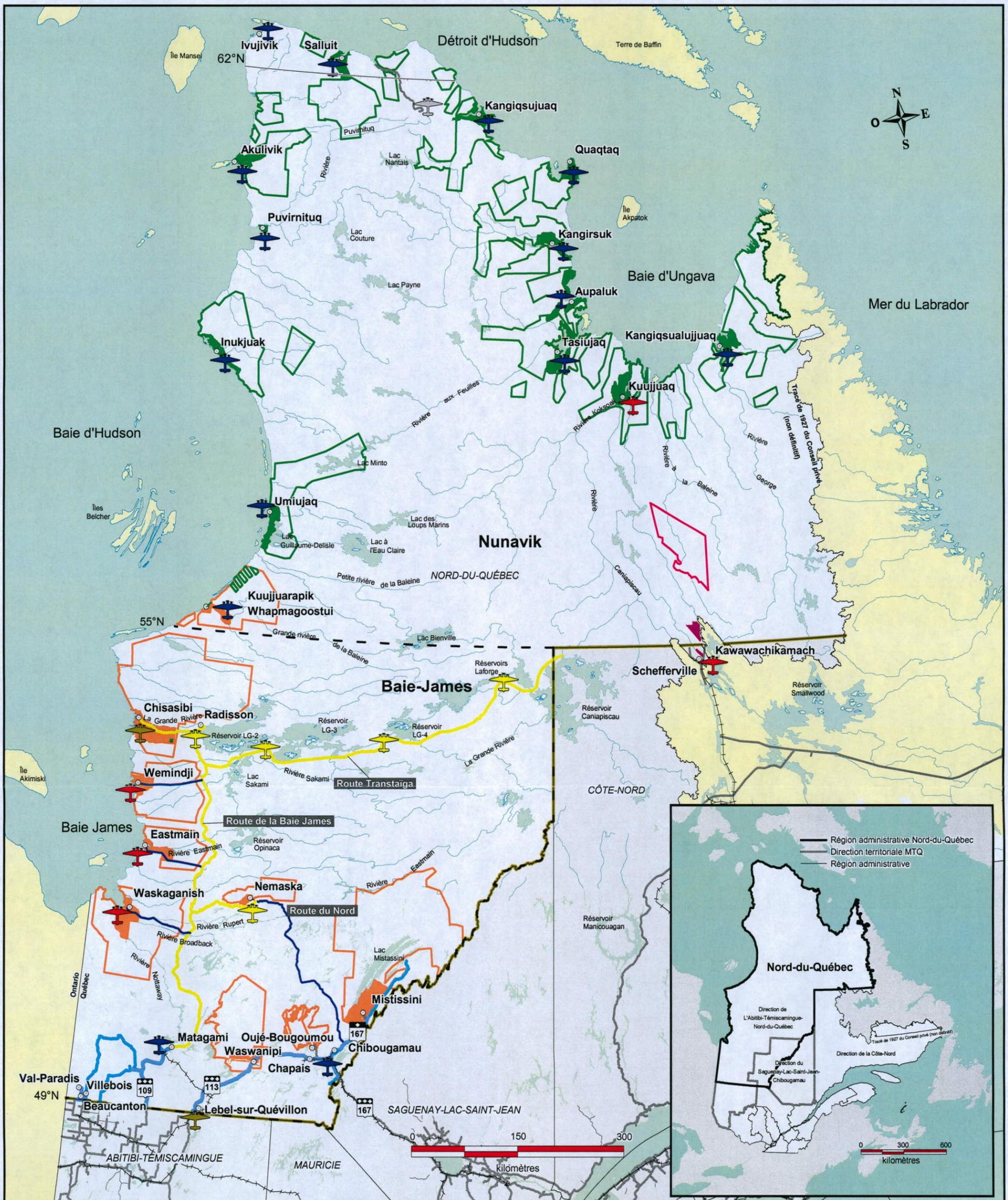
Deux territoires distincts composent la région : au nord du 55^e parallèle, le Nunavik s'étend sur près de 490 000 km² pour une population de 10 410 habitants (Statistiques Canada, 2001). La population est regroupée dans 14 municipalités inuites et un village cri situés le long des côtes de la baie d'Hudson, du détroit d'Hudson et de la baie d'Ungava. Il s'agit de Kuujuarapik, Umiujaq, Inukjuak, Puvirnituk, Akulivik, Ivujivik, Salluit, Kangiqsujaq, Quaqaq, Kangirsuk, Aupaluk, Tasiujaq, Kuujuaq, Kangiqsualujuaq et du village cri de Whapmagoostui.

Entre le 49^e et le 55^e parallèle, couvrant environ 350 000 km², se trouve le territoire de la Baie-James. Ce territoire est constitué de la Municipalité de Baie-James (MBJ), des terres de catégorie I telles que définies par la Convention de la Baie-James et du Nord québécois (CBJNQ), ainsi que des villes enclavées dans la MBJ, soit Chibougamau, Chapais, Lebel-sur-Quévillon et Matagami. La Municipalité de Baie-James comprend les localités de Radisson, de Villebois et de Valcanton (fusion de Val-Paradis et de Beaucanton), les hameaux de Miquelon, Desmaraisville et Rapide-des-Cèdres, ainsi qu'une vaste étendue peu habitée. Au total, la MBJ et les villes enclavées comptent 16 314 personnes (Statistiques Canada, 2001). Quant aux terres de catégorie I, définie par la CBJNQ comme étant à l'usage exclusif des Cris et où sont situés les villages cris, on y dénombre 11 851 personnes réparties dans huit communautés : Mistissini, Oujé-Bougoumou, Waswanipi, Nemaska, Waskaganish, Eastmain, Wemindji et Chisasibi.

L'unique village naskapi, celui de Kawawachikamach, est situé à une quinzaine de kilomètres au nord-est de Schefferville. Il fait partie de la région de la Côte-Nord (09), mais la communauté a l'usage de terres de catégorie IB et II situées au Nunavik, en vertu de la Convention du Nord-Est québécois (CNEQ).

1.2 Répartition spatiale de la population

La région du Nord-du-Québec couvre un peu plus de la moitié du Québec et compte 0,5 % de la population québécoise. Le tableau 1 répartit la population par municipalité ou village et par territoire pour l'année 1997. Les données de population utilisées pour effectuer les analyses sont celles de l'année 1997 puisqu'il s'agit de l'année médiane des années pour lesquelles les rapports d'accidents sont analysés (1995 à 1999) ce qui est plus représentatif.



Carte 1 : Territoire à l'étude

Plan de transport du Nord-du-Québec

Portrait de la sécurité liée à l'utilisation des véhicules hors route dans le Nord-du-Québec

Source :
- Ministère des Transports du Québec

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

Mars 2005

- 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 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
 - Autres routes
- * Responsabilité financière pour l'entretien seulement

Aéroport
Responsabilité financière

- Ministère des Transports
- Transports Canada
- Hydro-Québec
- Conseil cri / Municipalité
- Autres

TABLEAU 1
RÉPARTITION DE LA POPULATION DU NORD-DU-QUÉBEC, 1997

Localisation	Municipalité ou village	Population 1997
MBJ et villes enclavées	MBJ	1 812
	Chapais	2 061
	Chibougamau	8 791
	Lebel-sur-Quévillon	3 549
	Matagami	2 237
	Total	18 450
Villages cris	Chisasibi	3 394
	Eastmain	549
	Mistissini	2 428
	Nemiscou	506
	Oujé-Bougoumou	498
	Waskaganish	1 597
	Waswanipi	1 156
	Wemindji	1 012
	Whapmagoostui	626
	Total	11 766
Villages inuits	Akulivik	456
	Aupaluk	173
	Inukjuak	1 278
	Ivujivik	298
	Kangiqsualujuaq	692
	Kangiqsujuaq	505
	Kangirsuk	401
	Kuujuaq	1 877
	Kuujuarapik	580
	Puvirnituq	1 235
	Quaqtaq	267
	Salluit	945
	Tasiujaq	216
	Umiujaq	328
	Total	9 251
TOTAL	39 467	

Source : Institut de la statistique du Québec, Direction de la méthodologie, de la démographie et des enquêtes spéciales. (Internet) adresse : http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/dons_regnl/population/

Note : Les données de population sont celles de 1997 parce qu'il s'agit de l'année médiane des années pour lesquelles les rapports d'accidents sont analysés (1995 à 1999).

Chez les Cris, les communautés de Chisasibi et de Mistissini sont les plus peuplées, tandis que chez les Inuits, ce sont celles de Kuujuaq, Inukjuak et Puvirnituk. Chez les Jamésiens, Chibougamau est la ville qui a le nombre le plus important d'habitants suivi de Lebel-sur-Quévillon.

Pour la MBJ et les villes enclavées, il y a lieu de préciser qu'il y a une baisse importante de population depuis au moins dix ans, probablement associée au ralentissement économique du secteur des ressources naturelles. La MBJ et les villes enclavées ont déjà constitué nettement plus de 50 % de la population de la région 10, mais n'en représente plus que 42 %.

Les populations inuites et crées sont quant à elles très jeunes en comparaison à la population de la MBJ et des villes enclavées. En 1996¹, 40,3 % des habitants des communautés inuites et 34,4 % des habitants des villages crées avaient 14 ans et moins, comparativement à 23,6 % chez les Jamésiens. Il est à noter que de 1986 à 2001, la population inuite a augmenté d'au moins 60 %.

¹ Les données sur l'âge ne sont pas disponibles pour notre année de référence (1997).

2. DONNÉES SUR LES USAGERS, LA POSSESSION ET LA PRATIQUE

Malgré les coûts d'achat et d'entretien élevés, de longs délais pour l'obtention des pièces et le prix de l'essence élevé², l'utilisation des *véhicules hors route* dans le Nord-du-Québec est importante et l'acquisition des véhicules tout-terrains est en continuelle croissance, au détriment de la motoneige³. Cela est vérifiable en observant l'évolution du nombre de véhicules immatriculés, présentée au tableau 2.

Véhicule immatriculé

Il est important de mentionner que les données d'immatriculation ne reflètent pas la réalité. En effet, les Jamésiens immatriculent généralement leur VHR, mais ce n'est généralement pas le cas des Cris et des Inuits⁴. Par exemple, en 1999, seulement cinq des 3 249 motoneiges et trois des 1 765 VTT immatriculés dans le Nord-du-Québec l'étaient au Nunavik. Les données sur l'immatriculation représentant essentiellement la situation de la MBJ et les villes enclavées, le tableau 3 traite uniquement du taux de possession des motoneiges et VTT pour les Jamésiens. Il est à noter qu'aucune information n'est existante sur le nombre de véhicules non immatriculés au Québec.

TABLEAU 2

NOMBRE DE MOTONEIGES ET DE VTT IMMATRICULÉS DANS LE NORD-DU-QUÉBEC DE 1995 À 1999

Type de véhicules	1995	1996	1997	1998	1999
Motoneige	3 435	3 524	3 519	3 382	3 249
VTT	1 579	1 600	1 615	1 714	1 765
Total	5 014	5 124	5 134	5 096	5 014

Source : Statistique Canada, *Recensement de 1996*, n° 93-357-XPB au catalogue.
SAAQ, *Accidents, parc automobile, permis de conduire, bilan 1999*.

Taux de possession

Le taux de possession d'un VHR pour la MBJ et les villes enclavées était, en 1997, d'une motoneige par 5,3 habitants, ce qui est sensiblement plus élevé que celui d'une motoneige pour 9,2 habitants en Abitibi-Témiscamingue. Pour ce qui est des VTT, les taux des deux régions sont plus rapprochés, avec un véhicule par 11,5 habitants pour la MBJ et les villes enclavées et un pour 12,9 habitants en Abitibi-Témiscamingue.

2 Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec, *Prédiagnostic, Plan de transport du Nord-du-Québec*, juin 2001, p. 24.

3 Groupe d'études inuit et circumpolaires (GÉTIC), Université Laval (mai 2002), *Véhicules hors route : les responsabilités des intervenant, les réseaux et l'utilisation*, version préliminaire, p. 1.

4 Ibid., p. 4.

TABLEAU 3

Taux de possession d'une motoneige ou d'un VTT pour la MBJ et les villes enclavées et pour le Québec en 1997

Localisation	Population 1997	Nombre de motoneiges 1997	Nombre de VTT 1997	Taux de possession motoneige	Taux de possession VTT
MBJ et villes enclavées	18 450	3 497	1 609	1 PAR 5,3 HAB.	1 PAR 11,5 HAB.
Québec	7 302 553	157 905	162 892	1 PAR 46,2 HAB.	1 PAR 44,8 HAB.

Source : Bureau de la statistique du Québec, *Nord-du-Québec, Cahier 1 : Population et logements*, p. 26.
SAAQ, *Accidents, parc automobile, permis de conduire, bilan 1997*.

Pour les Cris et les Inuits, le taux de possession est élevé. En effet, « la quasi-totalité des ménages autochtones possèdent au moins une motoneige, et une majorité posséderait en plus un VTT »⁵. Partant de ce constat, le tableau 4 présente une approximation du nombre de *véhicules hors route* en utilisant un scénario conservateur pour le nombre de véhicules par ménage. Le nombre de ménages n'est pas disponible pour l'année de référence (1997), c'est pourquoi les données de 1996 ont été utilisées. Il serait pertinent de valider sur le terrain pour avoir une meilleure représentativité du nombre réel de VHR.

TABLEAU 4

APPROXIMATION DU NOMBRE DE MOTONEIGE ET DE VTT DANS LES VILLAGES CRIS ET INUITS EN 1996

	Villages inuits	Villages cris
Nombre de ménages 1996	2 139	2 463
Motoneiges		
• Taux de possession par ménage	0,8	0,8
• Nombre de motoneiges	1 711	1 970
• Nombre d'habitants par motoneige	5,1	5,8
Véhicules tout-terrains		
• Taux de possession par ménage	0,5	0,5
• Nombre de VTT	1 070	1 232
• Nombre d'habitants par VTT	8,2	9,2

Source : Bureau de la statistique du Québec, *Nord-du-Québec, Cahier 1 : Population et logements*, p. 26.

Note : Le nombre de ménages par territoire n'est pas disponible pour l'année de référence (1997). Pour cette raison, les données de 1996 ont été utilisées.

5 Groupe d'études inuit et circumpolaires (GÉTIC), Université Laval (mai 2002), *Véhicules hors route : les responsabilités des intervenant, les réseaux et l'utilisation*, version préliminaire, p. 4.

Cette estimation porte à croire que le taux de possession de motoneige est similaire pour les trois groupes mais que le taux de possession de VTT est plus élevé chez les Inuits et les Cris que chez les Jamésiens.

L'utilisation de la motoneige et du véhicule tout-terrain par les Cris et les Inuits a changé de façon importante la pratique des activités traditionnelles : « Les activités de chasse, de pêche et de piégeage étant reliées aux modes de transport, les *véhicules hors route* motorisés sont ainsi devenus les instruments de prédilection pour atteindre les territoires de chasse et ramener le gibier... »⁶.

Les Cris et les Inuits commencent en bas âge à utiliser les *véhicules hors route*; étant donné que la majorité de la population a moins de 25 ans, l'âge moyen des conducteurs est relativement bas.

6 Groupe d'études inuit et circumpolaires (GÉTIC), Université Laval (mai 2002), *Véhicules hors route : les responsabilités des intervenant, les réseaux et l'utilisation*, version préliminaire, p. 3.

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

3.1 Profil des accidents

L'objectif de la présente section est de dresser un portrait général des accidents de motoneiges et de véhicules tout-terrains (VTT) dans le Nord-du-Québec. Ce portrait est effectué à partir de la banque de données de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) rapportant les accidents s'étant produits entre le 1^{er} janvier 1995 et le 31 décembre 1999.

Les informations inscrites par le policier sur le rapport d'accident ont été compilées dans une banque de données informatisée. Le MTQ a développé un logiciel qui permet de traiter de façon efficace ces données (DSR-Diagnostic de la sécurité routière). L'interrogation de la banque de données permet de dégager les principales caractéristiques des accidents.

Le portrait de la sécurité liée à l'utilisation de la motoneige et du VTT qui est fait dans la présente section ne représente qu'un échantillon de l'ensemble des accidents. Il est certain qu'un grand nombre d'accidents n'ont pas été rapportés. De plus, les données relatives aux accidents ayant fait l'objet de constats à l'amiable ne sont pas disponibles.

La validité des données inscrites aux rapports d'accident est un autre élément de mise en garde, car plusieurs rapports sont souvent incomplets ou imprécis.

3.1.1 Localisation des accidents

Entre 1995 et 1999, 248 accidents de motoneige et de VTT dans le Nord-du-Québec ont fait l'objet d'un rapport d'accident. De ce nombre, seulement 12 se sont produits sur une route sous la gestion du MTQ, dont deux ont été mortels. Dix de ces 12 accidents impliquaient une motoneige et aucun n'a eu lieu à un *passage* de motoneige ou de VTT.

TABEAU 5

LOCALISATION DES ACCIDENTS DANS LE NORD-DU-QUÉBEC SELON LA GESTION DU RÉSEAU ROUTIER

Gestion	1995		1996		1997		1998		1999		Total	
	NB	%	NB	%								
MTQ	2	4,2	4	7,3	2	4,5	0	0,0	4	9,8	12	4,8
Autres réseaux	46	95,8	51	92,7	42	95,5	60	100,0	37	90,2	236	95,2
Total	48	100,0	55	100,0	44	100,0	60	100,0	41	100,0	248	100,0

Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain dans le Nord-du-Québec pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999.

3.1.2 Nombre d'accidents et gravité

Parmi les 248 accidents, 137 comprenaient des blessures corporelles (55 %). Pour la majorité, les blessures étaient légères, mais il y a tout de même eu 12 accidents impliquant des blessures mortelles et 54 accidents avec blessures graves. Le tableau qui suit traite de la gravité des accidents par année.

TABEAU 6

NOMBRE ET GRAVITÉ DES ACCIDENTS DE VHR DANS LE NORD-DU-QUÉBEC, DE 1995 À 1999

Gravité	1995	1996	1997	1998	1999	Total	%
Mortel	2	4	3	1	2	12	4,8
Grave	12	12	3	13	14	54	21,8
Mineur	14	16	14	23	4	71	28,6
Dommages matériels seulement	20	23	24	23	21	111	44,8
Total	48	55	44	60	41	248	100,0

Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain dans le Nord-du-Québec pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999.

Au cours des cinq années, le nombre d'accidents rapportés annuellement a varié entre 41 et 60, sans que l'on puisse noter de tendance à la baisse ou à la hausse.

3.1.3 Nombre et gravité des accidents par territoire

Des 248 accidents rapportés, 96 (38 %) ont eu lieu dans la MBJ ou les villes enclavées, 29 (11,7 %) dans un village cri et 123 (49,6 %) dans une des 14 villages inuits du Nunavik.

TABLEAU 7

NOMBRE ET GRAVITÉ DES ACCIDENTS DE VHR, PAR TERRITOIRE DANS LE NORD-DU-QUÉBEC, DE 1995 À 1999

Localisation	Mortel	%	Grave	%	Mineur	%	DMS	%	Total	%
MBJ et villes enclavées	4	33,3	20	37,0	22	31,0	50	45,1	96	38,7
Villages cris	0	0,0	5	9,3	6	8,5	18	16,2	29	11,7
Villages inuits	8	66,7	29	53,7	43	60,5	43	38,7	123	49,6
Total	12	100,0	54	100,0	71	100,0	111	100,0	248	100,0

Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain dans le Nord-du-Québec pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999.

DMS : Dommages matériels seulement

Huit *accidents mortels* rapportés sont survenus dans les villages inuits et quatre sur le territoire de la MBJ et les villes enclavées. Cinq ont eu lieu en motoneige et sept en véhicule tout-terrain.

Les 54 accidents avec blessé grave ont fait 62 victimes blessées grièvement (voir tableau ci-dessous). Ils se répartissent comme suit, six chez les Cris, 34 chez les Inuits et 22 chez les Jamésiens. Ils impliquent une motoneige dans 33 cas et un VTT dans 21 cas.

TABLEAU 8

NOMBRE DE BLESSÉS GRAVES DANS LES ACCIDENTS DE VHR, PAR TERRITOIRE, DE 1995 À 1999

Localisation	Nombre de blessés graves
MBJ et villes enclavées	22
Villages cris	6
Villages inuits	34
Total	62

Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain dans le Nord-du-Québec pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999.

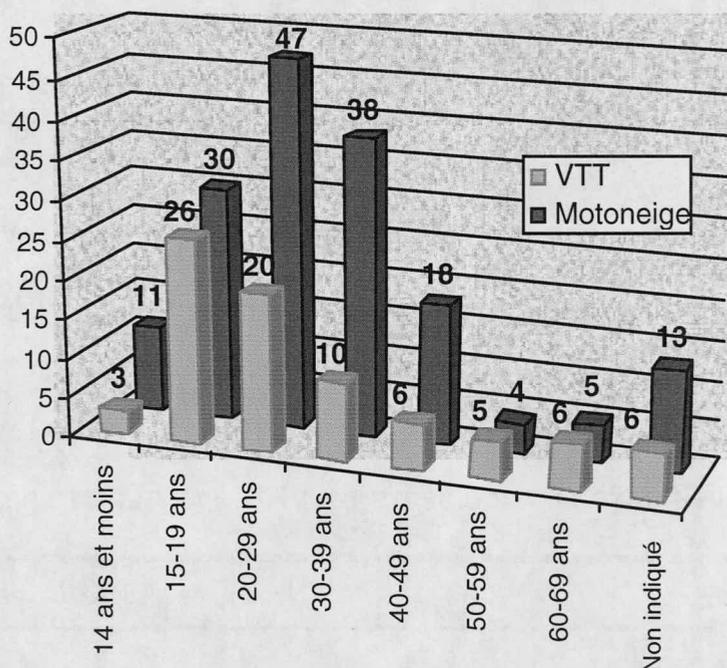
3.1.4 Âge des personnes impliquées dans un accident

Pour ce qui est de l'âge du conducteur, une proportion de 55 % des conducteurs des véhicules impliqués dans un accident de motoneige et de VTT avaient 29 ans et moins, dont la moitié avait entre 10 et 19 ans. Ces statistiques sont relativement représentatives de l'âge de la population du Nord-du-Québec. Il n'y a eu qu'un seul cas

impliquant un conducteur de 9 ans et moins, mais il est impressionnant du fait qu'il avait deux ans et demi!

Les accidents de motoneige ont impliqué davantage de jeunes de 14 ans et moins (6,7 %) que les accidents en VTT (3,6 %). La situation est inverse pour le groupe d'âge de 15 à 19 ans. En effet, la proportion de jeunes de ce groupe d'âge impliqués dans un accident de VTT est beaucoup plus importante que pour la motoneige. Dans les faits, le tiers de tous les accidents de VTT ont impliqué des jeunes de 15 à 19 ans.

FIGURE 1
ÂGE DES UTILISATEURS DE MOTONEIGE ET VTT IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT DANS LE NORD-DU-QUÉBEC DE 1995 À 1999



Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain dans le Nord-du-Québec pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999.

3.1.5 Lieu de l'accident

Le tableau 9 indique le lieu des accidents selon la municipalité ou le village. Le nombre d'accidents rapportés, en chiffres absolus et en proportion, est moins élevé dans les villages cris et beaucoup plus élevé dans les villages inuits. Cela peut être attribuable au fait que les villages cris sont reliés au réseau routier et qu'il pourrait donc y avoir moins de circulation de VHR. Il est possible aussi que cette situation reflète des comportements différents et une utilisation différente selon les trois communautés, mais il se peut aussi que cela traduise des approches différentes dans le fait de rapporter ou non les accidents. Il est possible que les 30 accidents rapportés pour l'ensemble des

villages criés ne représentent qu'une proportion de la réalité. Par exemple, comment expliquer le fait que le village de Whapmagoostui qui compte 626 habitants, ait davantage d'accidents que Chisasibi (3 394 habitants) ou Mistissini (2 428 habitants)?

Il est intéressant de comparer Whapmagoostui à Kuujjuarapik, ces deux villages étant immédiatement voisins. Avec une population de 580 habitants (46 de moins que Whapmagoostui), Kuujjuarapik a rapporté 3,5 fois plus d'accidents, soit 21 par rapport à six. Il y a eu deux *accidents mortels* à Kuujjuarapik et cinq accidents avec blessé grave, en comparaison à un seul accident avec blessé grave à Whapmagoostui. Pourtant, Whapmagoostui est la communauté criée qui rapporte le plus d'accidents, avec un accident pour 104 habitants.

TABLEAU 9

LIEU DES ACCIDENTS SELON LA VILLE, LE VILLAGE OU LA MUNICIPALITÉ

	Localisation	MORTEL	%	GRAVE	%	MINEUR	%	DMS	%	TOTAL	%
MBJ et villes enclavées	MBJ	4	33,3	11	20,4	10	14,1	10	9,0	35	14,1
	Chapais	0	0,0	3	5,6	1	1,4	6	5,5	10	4,0
	Chibougamau	0	0,0	3	5,6	8	11,3	20	18,0	31	12,5
	Lebel-sur-Quévillon	0	0,0	1	1,8	3	4,2	10	9,0	14	5,6
	Matagami	0	0,0	2	3,7	0	0,0	4	3,6	6	2,4
	Total	4	33,3	20	37,1	22	31,0	50	45,1	96	38,6
Villages cris	Chisasibi	0	0,0	1	1,8	0	0,0	4	3,6	5	2,0
	Eastmain	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	Mistissini	0	0,0	1	1,8	1	1,4	2	1,8	4	1,6
	Nemiscau	0	0,0	1	1,8	1	1,4	0	0,0	2	0,8
	Oujé-Bougoumou	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	Waskaganish	0	0,0	0	0,0	1	1,4	3	2,7	4	1,6
	Waswanipi	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	2,7	3	1,2
	Wemindji	0	0,0	1	1,8	0	0,0	4	3,6	5	2,0
	Whapmagoostui	0	0,0	1	1,8	3	4,2	2	1,8	6	2,4
	Total	0	0,0	5	9,0	6	8,4	18	16,2	29	11,6
Villages inuits	Akulivik	0	0,0	1	1,8	0	0,0	1	0,9	2	0,8
	Aupaluk	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	Inukjuak	1	8,3	2	3,7	9	12,7	2	1,8	14	5,6
	Ivujivik	0	0,0	0	0,0	1	1,4	0	0,0	1	0,4
	Kangihsualujuaq	0	0,0	1	1,8	1	1,4	1	0,9	3	1,2
	Kangihsujuaq	1	8,3	1	1,8	0	0,0	1	0,9	3	1,2
	Kangirsuk	0	0,0	2	3,7	1	1,4	4	3,6	7	2,8
	Kuujuaq	3	25,0	14	25,9	18	25,4	23	20,7	58	23,4
	Kuujuarapik	2	16,8	5	9,3	7	9,9	7	6,3	21	8,5
	Puvirnituaq	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,9	1	0,4
	Quaqtaq	0	0,0	1	1,8	0	0,0	0	0,0	1	0,4
	Salluit	1	8,3	2	3,7	6	8,4	3	2,7	12	4,8
	Tasiujaq	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	Umiujaq	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	Total	8	66,7	29	53,5	43	60,6	43	38,7	123	49,5
	TOTAL	12	100,0	54	100,0	71	100,0	111	100,0	248	100,0

Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain dans le Nord-du-Québec pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999.

DMS : Dommages matériels seulement

3.1.6 Ratio habitants par accident

Le tableau 10 facilite la compréhension en ce qui concerne l'importance relative des accidents par municipalité en donnant le ratio du nombre d'habitants par accident rapporté. Il apparaît que, par rapport à la population, le nombre d'accidents est considérable au Nunavik. Ainsi, de 1995 à 1999, ce rapport était d'un accident par 75 habitants au Nunavik (123 accidents pour 9 251 habitants), en comparaison à un sur 406 habitants des communautés cries (29 accidents pour 11 766 habitants). Pour la MBJ et les villes enclavées, il y a eu un accident pour 192 habitants (96 accidents pour 18 450 habitants). Pour l'ensemble du Nord-du-Québec, la moyenne est d'un accident rapporté par 159 habitants.

Quelques municipalités se démarquent par un ratio peu élevé (donc beaucoup d'accidents par rapport à la population) : Kuujuarapik (28), Kuujuaq (32), MBJ (52) et Kangirsuk (57). À l'opposé, quelques communautés ne rapportent pas d'accidents : Mistissini, Oujé-Bougoumou, Aupaluk, Tasiujaq et Umiujaq. D'autres en rapportent peu, notamment Puvirnituk et plusieurs communautés cries, ce qui est surprenant compte tenu du nombre d'habitants importants de celles-ci.

TABEAU 10

RATIO HABITANTS PAR ACCIDENT POUR LE NORD-DU-QUÉBEC, DE 1995 À 1999

	Localisation	Nombre d'habitants (1997)	Nombre d'accidents 1995-1999	Ratio habitants par accident
MBJ et villes enclavées	MBJ	1 812	35	52
	Chapais	2 061	10	206
	Chibougamau	8 791	31	284
	Lebel-sur-Quévillon	3 549	14	254
	Matagami	2 237	6	373
	Total	18 450	96	192
Villages cris	Chisasibi	3 394	5	679
	Eastmain	549	0	0
	Mistissini	2 428	4	607
	Nemiscau	506	2	253
	Oujé-Bougoumou	498	0	0
	Waskaganish	1 597	4	399
	Waswanipi	1 156	3	385
	Wemindji	1 012	5	202
	Whapmagoostui	626	6	104
	Total	11 766	29	406
Villages inuits	Akulivik	456	2	228
	Aupaluk	173	0	0
	Inukjuak	1 278	14	91
	Ivujivik	298	1	298
	Kangiqsualujuaq	692	3	231
	Kangiqsujuaq	505	3	168
	Kangirsuk	401	7	57
	Kuujuuaq	1 877	58	32
	Kuujuarapik	580	21	28
	Puvirnituq	1 235	1	1 235
	Quaqtaq	267	1	267
	Salluit	945	12	79
	Tasiujaq	216	0	0
	Umiujaq	328	0	0
Total	9 251	123	75	
TOTAL	39 467	248	159	

Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain dans le Nord-du-Québec pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999.

3.1.7 Type de route et lieu d'accidents

Le type de route ou de lieu où surviennent les accidents est présenté au tableau 11. La base de données au DSR a servi à la compilation, mais un traitement manuel de chacun des rapports d'accidents a été nécessaire pour être en mesure de rattacher chaque accident à un type de route ou de lieu.

Une nette majorité des accidents (160 sur 248 ou 64,5 %) a eu lieu sur un *chemin public*, qu'il soit sous la gestion du Ministère, d'une municipalité ou d'un autre parti, les autres accidents ayant lieu dans un sentier ou un stationnement.

TABLEAU 11

ACCIDENT DE MOTONEIGE ET DE VTT S'ÉTANT PRODUIT DANS LE NORD-DU-QUÉBEC PAR TYPE DE ROUTE ET DE LIEU DE 1995 À 1999

Type de route ou de lieu	Nombre d'accidents	Proportion (%)
Rue des agglomérations	92	37,1
Sentier (fédéré ou non)	48	19,4
Chemin ^a	43	17,3
Stationnement	40	16,1
Ch. forestier/minier	13	5,3
Route numérotée	10	4,0
Ruelle	2	0,8
Total	248	100,0

Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain dans le Nord-du-Québec pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999.

a La catégorie « chemin » comprend majoritairement les accidents qui ont eu lieu sur les chemins d'accès aux communautés, sur les chemins des aéroports ou encore sur les routes d'Hydro-Québec.

3.1.8 Type d'accident et gravité

Le tableau 12 identifie le type de véhicules impliqués lors des accidents de motoneige ou de VTT en fonction de la gravité des accidents. Un traitement manuel des rapports d'accidents a été nécessaire pour valider l'information. La répartition est la suivante : 38,7 % des accidents n'ont impliqué aucun autre véhicule et aucun piéton, tandis que 37,5 % ont impliqué un véhicule routier (en ordre d'importance : camion léger, automobile, camion lourd, autre camion, etc.). Les autres accidents ont impliqué deux VHR (13,7 % des accidents) ou un VHR et un piéton (8,1 % des accidents).

Pour ce qui est des accidents avec blessé grave, 21 sur 54 impliquent un autre véhicule. De ces 21 accidents, 28 personnes ont été blessées grièvement. Il s'agit d'une motoneige dans 15 cas et d'un VTT dans huit cas. On peut présumer que les personnes blessées sont toutes des conducteurs ou des passagers de *véhicules hors route*, à l'exception peut-être des accidents qui ont impliqué un véhicule routier où l'on ne sait pas qui a été blessé (quoique le risque de blessure paraît plus élevé pour les conducteurs et les passagers des VHR que pour ceux des véhicules routiers).

TABEAU 12

TYPE DE VÉHICULES IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS AVEC UNE MOTONEIGE OU UN VTT DANS LE NORD-DU-QUÉBEC, DE 1995 À 1999

	Gravité	Seul	Autobus	Autobus scolaire	Auto	Autres	Bicyclette	Camion léger	Camion (autre que léger)	Motoneige	Non précisé	Piéton	Véhicule tout-terrain	Véhicule d'urgence	Véhicule-outil	Total	%
Motoneige	Mortel	4	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	2,0
	Grave	13	-	-	5	-	-	4	2	5	-	4	-	-	-	33	13,3
	Mineur	18	-	-	2	-	-	8	1	10	-	3	-	1	-	43	17,3
	DMS	18	1	1	23	-	-	20	4	11	3	1	2	-	1	85	34,3
	Sous-total	53	1	1	31	0	0	32	7	26	3	8	2	1	1	166	66,9
VTT	Mortel	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	7	2,8
	Grave	13	-	-	-	-	-	1	1	-	-	3	3	-	-	21	8,5
	Mineur	17	-	-	-	-	1	1	2	-	-	6	1	-	-	28	11,3
	DMS	8	-	-	3	1	1	4	2	-	-	2	2	2	1	26	10,5
	Sous-total	43	0	0	3	1	2	6	5	0	0	12	6	2	2	82	33,1
Total		96	1	1	34	1	2	38	12	26	3	20	8	3	3	248	100,0
%		38,7	0,4	0,4	13,7	0,4	0,8	15,3	4,9	10,5	1,2	8,1	3,2	1,2	1,2	100,0	-

Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain dans le Nord-du-Québec pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999.

3.1.9 Genre d'accidents

Le tableau 13 qui suit porte sur le genre d'accidents, indiquant, par exemple, s'il y a eu collision avec un autre véhicule ou un capotage. L'information inscrite à cette section du rapport d'accident dépend de l'interprétation de l'agent de police. Il faut donc interpréter ces chiffres avec prudence et les considérer comme des ordres de grandeur plutôt que des valeurs exactes.

Les collisions avec un véhicule moteur (tous les types de véhicules y compris les VHR) sont le genre d'accidents le plus fréquent, suivi du capotage. Sur les 119 accidents comptabilisés impliquant un véhicule moteur, 94 sont des accidents de motoneige et 25 sont des accidents de VTT.

Le capotage est le deuxième genre d'accidents le plus fréquent, avec 39. Il est beaucoup plus courant pour les VTT de capoter (27 sur 82 accidents ou 33 %) que pour les motoneiges (12 sur 166 ou 7 %).

Les accidents avec un piéton viennent en troisième lieu pour le genre d'accidents. Sur les 20 accidents impliquant un piéton, huit sont le fait de motoneiges et 12 sont le fait de VTT. Ce genre d'accidents est un peu plus fréquent chez les Cris et les Inuits ce qui peut être expliqué par le fait que les VHR sont plus utilisés sur les voies publiques des villages autochtones.

TABLEAU 13
GENRE D'ACCIDENTS DE MOTONEIGE OU VTT PAR COMMUNAUTÉ

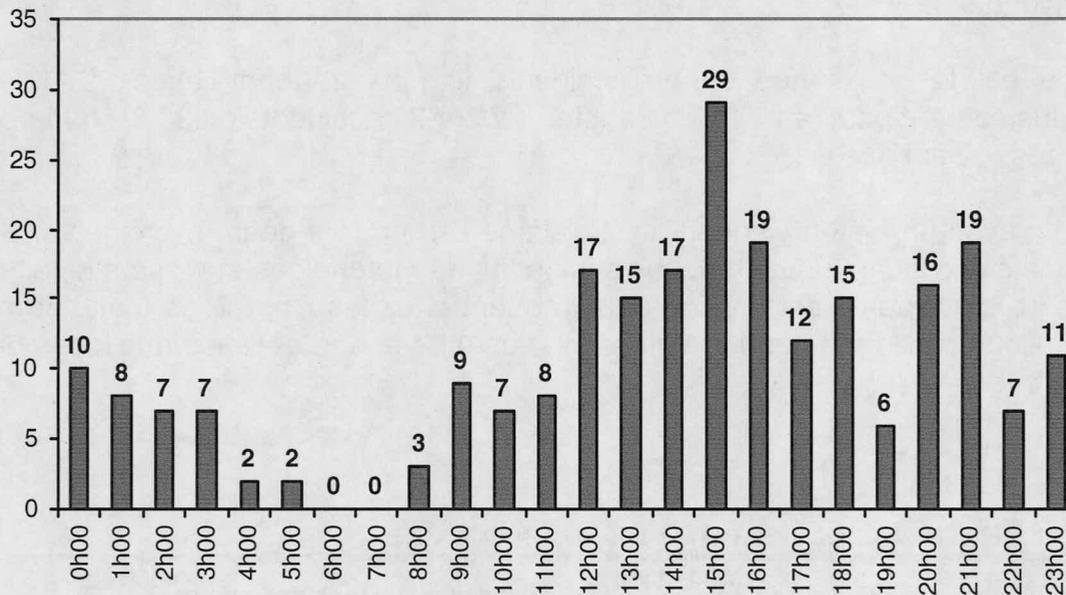
Genre	MBJ et villes enclavées		Villages cris		Villages inuits		Total	
	NB	%	NB	%	NB	%	NB	%
Véhicule moteur (camion, VHR, etc.)	44	45,8	18	62,2	57	46,4	119	48,0
Capotage	18	18,8	1	3,4	20	16,3	39	15,7
Piéton	1	1,0	4	13,8	15	12,2	20	8,1
Quitter chaussée	7	7,3	0	0	3	2,4	10	4,1
Lampadaire/poteau	3	3,1	1	3,4	3	2,4	7	2,8
Arbre	4	4,2	0	0	2	1,6	6	2,4
Autre sans collision	3	3,1	0	0	3	2,4	6	2,4
Non précisé	2	2,1	0	0	3	2,4	5	2,0
Non motorisé	0	0	0	0	3	2,4	3	1,2
Feu/explosion	3	3,1	0	0	0	0	3	1,2
Obstacle temporaire	1	1,0	0	0	2	1,7	3	1,2
Garde-fou	0	0	0	0	2	1,7	2	0,8
Autres : collisions ou objets fixes	10	10,4	5	17,2	10	8,1	25	10,1
Total	96	100,0	29	100,0	123	100,0	248	100,0

Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain dans le Nord-du-Québec pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999.

3.1.10 Heure de l'accident

La figure suivante précise l'heure à laquelle les accidents se sont produits. C'est en après-midi qu'ils sont les plus nombreux, particulièrement vers 15 h. Il y a également un certain nombre d'accidents entre 20 h et 21 h 59, mais dans une proportion inférieure à ce qui a été observé en Abitibi-Témiscamingue entre 20 h et 20 h 59⁷. Les accidents sont en plus petit nombre la nuit, particulièrement entre 4 h et 8 h 59.

FIGURE 2
HEURES DES ACCIDENTS DE MOTONEIGE ET DE VTT



Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain dans le Nord-du-Québec pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999.

3.1.11 Éclairage

Plus de la moitié des accidents est survenue à la clarté (131 ou 53 %), tandis que 17 se sont produits dans la demi-obscurité. Pour ce qui est des accidents pendant la nuit, 55 se sont produits sur des chemins éclairés et 44 dans un secteur sans éclairage. Pour ces derniers accidents, la consultation des facteurs ayant causé les accidents ne donne aucune indication permettant de conclure que l'absence d'éclairage soit un facteur important.

7 Ministère des Transports, Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec, Portrait de la sécurité liée à l'utilisation de la motoneige et des véhicules tout-terrains en Abitibi-Témiscamingue, p. 37.

TABLEAU 14

NOMBRE D'ACCIDENTS DE VHR S'ÉTANT PRODUITS DANS LE NORD-DU-QUÉBEC SELON L'ÉCLAIREMENT, DE 1995 À 1999

		Nombre d'accidents	Proportion (%)
Jour	Clarté	131	52,8
	Demi-obscurité	17	6,9
Nuit	Chemin éclairé	55	22,2
	Chemin non éclairé	44	17,7
	Non précisé	1	0,4
Total		248	100,0

Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain dans le Nord-du-Québec pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999.

3.1.12 Conditions météorologiques

Près des deux tiers des accidents se sont produits par temps clair (65,7 %), 19,8 % par temps couvert et 8,1 % lorsqu'il neigeait (le reste des accidents sont survenus dans d'autres circonstances). La consultation des facteurs ayant causé les accidents indique que la visibilité obstruée et l'éblouissement sont le facteur premier de huit accidents, dont cinq par temps clair, deux lors de poudrerie/tempête et un lors de temps nuageux/sombre. Ainsi, la visibilité réduite lors de tempêtes de neige n'apparaît pas comme un facteur important d'accidents.

TABLEAU 15

NOMBRE D'ACCIDENTS DE VHR S'ÉTANT PRODUITS DANS LE NORD-DU-QUÉBEC SELON LES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES, DE 1995 À 1999

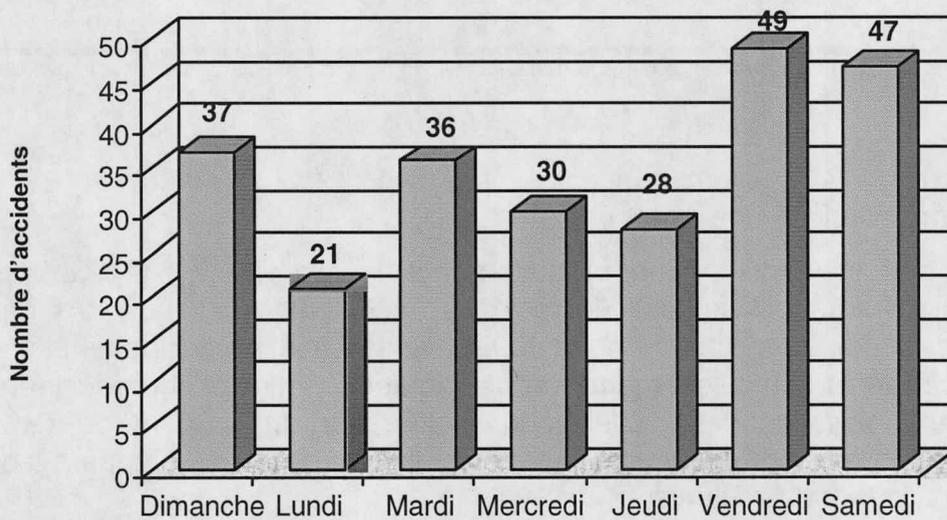
Conditions météorologiques	Nombre d'accidents	Proportion (%)
Clair	163	65,7
Couvert	49	19,8
Neige/grêle	20	8,1
Poudrerie/tempête de neige	6	2,4
Pluie/bruine	5	2,0
Verglas	1	0,4
Brouillard/brume	1	0,4
Averse	0	0,0
Vent fort	0	0,0
Autre	0	0,0
Non précisé	3	1,2
TOTAL	248	100,0

Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain dans le Nord-du-Québec pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999.

3.1.13 Jour de l'accident

Les accidents sont plus fréquents la fin de semaine (du vendredi au dimanche) que les autres jours de la semaine. La figure suivante identifie la répartition des accidents selon le jour de la semaine.

FIGURE 3
RÉPARTITION DES ACCIDENTS DE VHR DANS LE NORD-DU-QUÉBEC SELON LE JOUR DE LA SEMAINE, DE 1995 À 1999

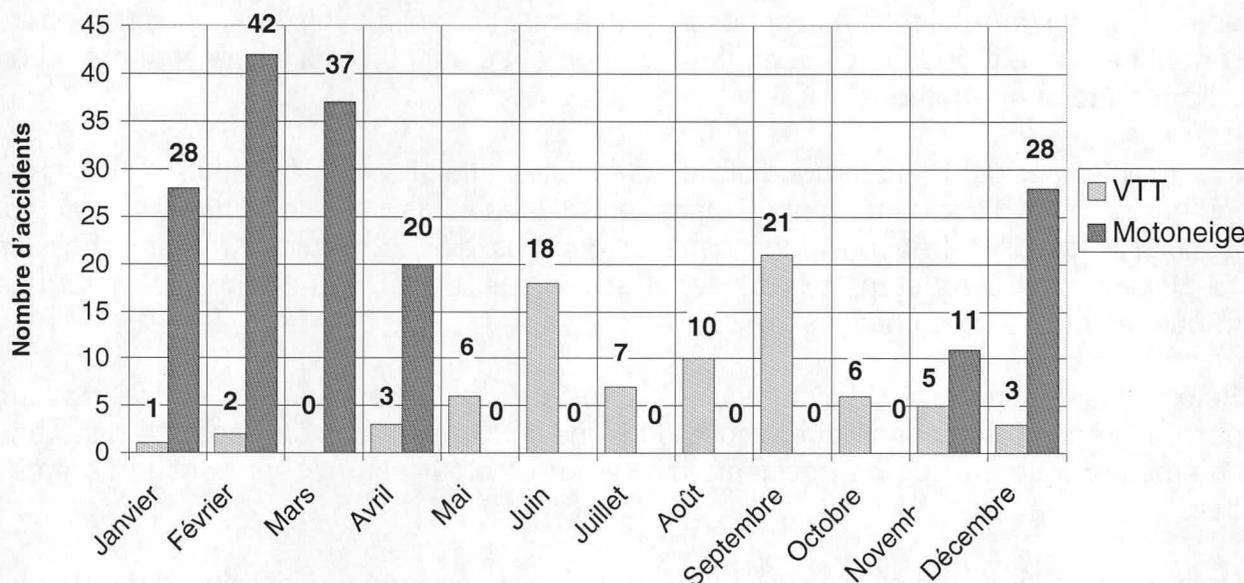


Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain dans le Nord-du-Québec pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999.

3.1.14 Mois de l'accident

L'utilisation de la motoneige s'effectue principalement de novembre à avril. Le VTT peut être utilisé durant toute l'année, mais l'est davantage lorsqu'il n'y a pas de neige au sol, surtout de mai à octobre. Les résidents des villages du Nunavik utilisent le VTT comme moyen de transport sur une plus longue période que les résidents en milieu cri ou jamésien. La figure suivante reflète l'utilisation saisonnière des VHR. Les mois où il y a le plus d'accidents sont ceux de février et mars pour la motoneige (79 accidents) et les mois de juin et septembre pour le VTT (39 accidents). L'information disponible ne permet pas d'expliquer pourquoi il y a davantage d'accidents de VTT en juin et septembre.

FIGURE 4
RÉPARTITION DES ACCIDENTS DE MOTONEIGE ET DE VTT DANS LE NORD-DU-QUÉBEC SELON LE MOIS DE L'ANNÉE, DE 1995 À 1999



Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain dans le Nord-du-Québec pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999.

3.1.15 Facteurs d'accidents

Dans la rédaction du rapport d'accident, l'agent de police juge de ce qui a provoqué l'accident (comment s'est produit l'accident, quelles en sont les raisons), inscrit dans un rapport complémentaire au rapport d'accident le premier facteur d'accident en apparence, c'est-à-dire ce qui a provoqué l'accident (facteur premier) et ajoute, au besoin, un deuxième facteur (facteur deuxième) qui pourrait avoir contribué à l'accident. Ces informations reposent sur le jugement de l'agent de police.

L'agent de police n'est pas dans l'obligation de compléter ce rapport complémentaire et il arrive très souvent qu'il ne soit pas complété. En effet, plus de 35 % des rapports n'ont aucune inscription pour le « Facteur premier » et 49 % pour le « Facteur deuxième ». Ceci est un motif pour interpréter avec précaution les données du tableau 16.

De plus, une prudence s'impose dans l'interprétation des facteurs d'accidents du fait que pour les accidents impliquant un véhicule routier ou un piéton, l'information disponible ne permet pas d'établir qui, du conducteur du véhicule routier, du piéton ou du conducteur du VHR, est responsable de l'accident, à moins qu'on le précise dans le rapport complémentaire.

Dans un rapport d'accidents, les facteurs d'accidents sont inscrits à l'aide de codes (liste préétablie de facteurs). Les facteurs d'accidents les plus fréquemment rapportés sont la conduite et la vitesse imprudente, ainsi que la conduite avec les facultés affaiblies (alcool). Cependant, il est probable que plusieurs cas où l'alcool ou la drogue entrent en jeu ne soient pas rapportés parce que, pour pouvoir l'inscrire au rapport, l'agent de police doit en avoir la confirmation en effectuant un test d'ivressomètre ou en utilisant une autre méthode.

Il y a eu 26 accidents où la conduite avec facultés affaiblies a été identifiée comme le facteur premier d'accident, dont 23 dans les villages inuits. Il a été vérifié si ce facteur d'accident est plus fréquent dans certains groupes d'âges, particulièrement chez les 15-19 ans, mais il ne semble pas que ce soit le cas. Le tableau 17 indique plutôt une fréquence plus élevée chez les 20-29 ans.

Selon les rapports d'accidents, la question des facultés affaiblies touche particulièrement certains villages inuits du Nunavik. Un seul cas est rapporté dans une communauté crie. Pour les *accidents mortels*, ce facteur est présent dans le tiers des cas.

Parmi les autres facteurs ayant une certaine importance, viennent dans l'ordre l'inattention ou la distraction, le fait de ne pas céder le passage, la visibilité obstruée ou l'éblouissement, la vitesse excédant celle permise, la conduite du mauvais côté et le non-respect d'un arrêt obligatoire.

Les facteurs humains relevant du conducteur (attitudes, comportements, respect de la réglementation, inattention ou distraction) entrent en jeu dans une proportion importante des accidents pour lesquels des facteurs premiers ou deuxièmes sont identifiés, soit dans 85 % des cas (138 sur 162).

Les facteurs les plus fréquents qui ne relèvent pas du conducteur sont : visibilité obstruée/éblouissement (11), mauvais état de la chaussée (11), conditions météorologiques (10), défauts mécaniques incluant les freins et les phares ou feux (10).

TABLEAU 16

FACTEUR PREMIER ET FACTEUR DEUXIÈME D'ACCIDENTS EN MOTONEIGE ET VTT DANS LE NORD-DU-QUÉBEC, DE 1995 À 1999

Facteur d'accidents	Facteur premier		Facteur deuxième	
	Nombre	%	Nombre	%
Conduite/vitesse imprudente	34	13,7	30	12,2
Facultés affaiblies/alcool	26	10,5	3	1,2
Inattention ou distraction	21	8,5	22	9,0
N'a pas cédé le passage	10	4,1	5	2,0
Autres	9	3,7	8	3,2
Visibilité obstruée, éblouissement	8	3,2	3	1,2
Excédait la vitesse permise	8	3,2	6	2,4
Conduisait du mauvais côté de la voie	8	3,2	4	1,6
Non-respect d'un arrêt obligatoire	7	2,8	2	0,8
Suivait de trop près	5	2,0	2	0,8
Mauvais état de la chaussée	4	1,6	7	2,8
Freins défectueux	3	1,2	2	0,8
Autres défauts mécaniques	3	1,2	1	0,4
Reculait illégalement	2	0,8	1	0,4
Négligence du piéton	2	0,8	1	0,4
Conditions météorologiques	2	0,8	8	3,2
Obstacles temporaires sur la route	2	0,8	0	0,0
Stationné incorrectement ou dans un endroit dangereux	1	0,4	2	0,8
Omis d'allumer ses phares ou d'en diminuer l'intensité	1	0,4	1	0,4
Dépassement dangereux	1	0,4	2	0,8
Phares ou feux défectueux	1	0,4	1	0,4
Éclairage insuffisant	1	0,4	1	0,4
Animaux sur la route	1	0,4	0	0,0
Rien à signaler	0	0,0	8	3,2
Facultés affaiblies/médicaments, drogues	0	0,0	0	0,0
Fatigue, sommeil ou malaise soudain	0	0,0	1	0,4
A passé sur un feu rouge	0	0,0	1	0,4
Chargement non conforme	0	0,0	1	0,4
Tracé de la route inadéquat	0	0,0	1	0,4
Signalisation inadéquate	0	0,0	2	0,8
Aucun facteur noté	88	35,5	122	49,2
Total	248	100,0	248	100,0

Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain dans le Nord-du-Québec pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999.

Note : Ces données peuvent comprendre les facteurs à la fois des VHR, des véhicules routiers ou du piéton impliqués dans un accident avec un VHR.

TABLEAU 17

LIEN ENTRE LE FACTEUR PREMIER : FACULTÉS AFFAIBLIES ET L'ÂGE, POUR LES ACCIDENTS DE VHR DANS LE NORD-DU-QUÉBEC, DE 1995 À 1999

Groupe d'âge	Nombre d'accidents	Proportion (%) avec facultés affaiblies	Proportion (%) des conducteurs impliqués dans un accident
14 et moins	0	0	5,6
15-19	6	23,1	22,6
20-29	11	42,3	27,0
30-39	6	23,1	19,4
40-49	1	3,9	9,7
50-59	0	0	3,6
60-69	1	3,9	4,4
Non indiqué	1	3,9	7,7
TOTAL	26	100,0	100,0

Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain dans le Nord-du-Québec pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999.

3.1.16 Rapport entre le lieu de l'accident et le facteur de l'accident

Villages inuits

C'est chez les Inuits que surviennent le plus grand nombre d'accidents, soit 123 sur 248 en cinq ans (tableau 7). Considérant, le nombre de rapports d'accidents complétés au Nunavik, un tableau des principaux facteurs pour ces derniers est présenté à la page suivante.

L'ordre d'importance des causes est sensiblement le même que pour l'ensemble du Nord-du-Québec, mais l'alcool et les facultés affaiblies viennent en tête des facteurs, à la place de la vitesse et de la conduite imprudente. Il y a eu 23 accidents rapportés qui ont été causés par la conduite avec les facultés affaiblies (alcool, drogue). Sur les 23 cas, 12 étaient localisés à Kuujuaq, cinq à Kuujuarapik, quatre à Salluit, un à Kangirsuk et un autre à Kangisualujuaq.

Le jeune âge et l'inexpérience des conducteurs pourraient également être un facteur.

TABLEAU 18

FACTEUR PREMIER ET FACTEUR DEUXIÈME D'ACCIDENTS AU NUNAVIK, DE 1995 À 1999

Facteur d'accidents	Facteur premier		Facteur deuxième	
	Nombre	%	Nombre	%
Facultés affaiblies/alcool	23	18,7	2	1,6
Conduite/vitesse imprudente	15	12,2	20	16,3
Inattention ou distraction	10	8,1	9	7,3
Visibilité obstruée, éblouissement	6	4,9	1	0,8
Non-respect d'un arrêt obligatoire	5	4,1	1	0,8
Autres	4	3,3	3	2,4
Conduisait du mauvais côté de la voie	3	2,4	2	1,6
Mauvais état de la chaussée	2	1,6	5	4,1
Excédait la vitesse permise	2	1,6	5	4,1
Conditions météorologiques	1	0,8	5	4,1
Autres défauts mécaniques	1	0,8	1	0,8
Éclairage insuffisant	1	0,8	0	0,0
N'a pas cédé le passage	1	0,8	1	0,8
Négligence du piéton	1	0,8	1	0,8
Obstacles temporaires sur la route	1	0,8	0	0,0
Omis d'allumer ses phares ou d'en diminuer l'intensité	1	0,8	1	0,8
Phares ou feux défectueux	1	0,8	1	0,8
Suivait de trop près	1	0,8	0	0,0
Reculait illégalement	1	0,8	1	0,8
Freins défectueux	0	0,0	2	1,6
Dépassement dangereux	0	0,0	2	1,6
Chargement non-conforme	0	0,0	1	0,8
Stationné incorrectement ou dans un endroit dangereux	0	0,0	1	0,8
Tracé de la route inadéquat	0	0,0	1	0,8
Aucun facteur noté	42	34,1	57	46,4
Total	123	100,0	123	100,0

Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain dans le Nord-du-Québec pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999.

Villages cris

Très peu d'accidents ont été rapportés dans les villages cris (29 sur 248) et seulement sept rapports d'accidents indiquent un facteur d'accidents. Pour cette raison, aucune analyse particulière ne sera faite pour ces communautés.

MBJ et villes enclavées

Sur le territoire de la MBJ et des villes enclavées, de 1995 à 1999, on dénombrait 96 accidents de *véhicules hors route* (71 en motoneige et 25 en VTT). Il est possible d'observer des différences dans les causes d'accidents (facteur premier et facteur deuxième) entre la MBJ et les villes enclavées (où la pratique de la motoneige et du VTT est principalement récréative) et les communautés criées et inuites (qui utilisent ces véhicules à titre utilitaire). En voici des exemples.

- Le facteur premier d'accidents « Facultés affaiblies », pour la MBJ et les villes enclavées, est peu important avec seulement deux cas (2,1 % des causes d'accidents, contrairement à 18,9 % pour les Inuits), plus un cas comme facteur deuxième.
- Pour les Jamésiens, la conduite et la vitesse imprudente est le premier facteur d'importance causant un accident, avec 19 cas (19,8 %) plus 10 cas où c'est le facteur deuxième. Chez les Inuits, c'est la deuxième cause en importance avec 12,3 %.
- La vitesse excessive est le facteur premier dans six cas chez les Jamésiens (6,3 % des cas) en comparaison à deux cas chez les Inuits (1,6 % des cas).
- Chez les Jamésiens, dans huit cas, le facteur « N'a pas cédé le passage » est le facteur premier d'accident (8,3 %) en comparaison à un seul pour les Inuits (0,8 %).

3.1.17 Particularités des accidents de motoneige et de VTT

Il y a deux fois moins d'accidents de véhicules tout-terrains que d'accidents en motoneige dans le Nord-du-Québec, ce qui correspond à la proportion des véhicules en circulation (voir référence tableau 2). Des trois communautés du Nord-du-Québec, les Inuits ont un nombre d'accidents de VTT qui se rapproche un peu plus de celui de la motoneige (53 comparativement à 68).

Les accidents de véhicule tout-terrain font proportionnellement davantage de dommages corporels que ceux de motoneige. Il est possible que la neige soit un facteur favorable en atténuant les conséquences de certains impacts. Le tableau suivant démontre la gravité des blessures en VTT et en motoneige.

TABLEAU 19

GRAVITÉ DES ACCIDENTS DE MOTONEIGE ET DE VTT POUR LE NORD-DU-QUÉBEC, DE 1995 À 1999

Gravité	Motoneige	%	VTT	%
Mortel	5	3,0	7	8,5
Grave	33	19,9	21	25,6
Mineur	43	25,9	28	34,2
Dommmages matériels seulement	85	51,2	26	31,7
Total	166	100,0	82	100,0

Source : Rapports d'accidents impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain dans le Nord-du-Québec pour la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999.

4. HYPOTHÈSES EXPLIQUANT LES ACCIDENTS EN RAPPORT AU CONTEXTE LOCAL

Les sections suivantes identifient dans un premier temps des hypothèses pouvant expliquer les accidents pour l'ensemble de la région du Nord-du-Québec, indépendamment de la localisation. Par la suite, pour chaque communauté de la région certaines particularités sont identifiées.

Pour avoir une compréhension plus représentative du contexte, une analyse additionnelle devrait être effectuée, à l'aide de données supplémentaires qui pourraient être recueillies auprès des autorités locales, pour caractériser plus précisément l'importance des variations dans le nombre d'accidents rapportés selon les trois territoires étudiés. À cet effet, des rapports d'accidents devraient toujours être complétés et contenir plus de précisions. Il faudrait d'abord vérifier si certaines communautés ont tendance à ne pas rapporter les accidents ou, du moins les *accidents mineurs*. Par ailleurs, il peut y avoir d'autres facteurs pouvant expliquer des différences d'une agglomération à l'autre : taux différents d'utilisation des VHR, culture par rapport à la sécurité, perception des services de police par la population, localisation d'une proportion des accidents en dehors des villages, intensité de la surveillance policière, tolérance policière, faible débit de circulation, etc.

4.1 Pour l'ensemble de la région

Contrairement à d'autres régions du Québec, il y a, dans le Nord-du-Québec, une très forte utilisation des *véhicules hors route* dans les milieux agglomérés. De 1995 à 1999, pour cette région, environ 54 % des accidents rapportés se sont produits en milieu aggloméré, soit sur une rue, dans une ruelle ou dans un stationnement (voir tableau 11). De plus, une grande partie des accidents en milieu aggloméré a impliqué un véhicule routier, mais aucune compilation spécifique n'a été faite pour préciser la nature de ces accidents. La conduite en milieu aggloméré peut expliquer aussi le fait que les accidents de VHR impliquant un piéton sont assez fréquents (20 accidents rapportés).

Les hypothèses les plus plausibles qui expliqueraient les accidents en milieu aggloméré sont :

- La conduite en état d'ébriété ou sous l'effet de drogues (il s'agit d'une cause générale des accidents, mais peut-être plus importante en milieu aggloméré).
- Le non-respect de règles de conduite, comme les arrêts obligatoires et la conduite du bon côté de la rue.
- L'utilisation dangereuse des *véhicules hors route* sur des chemins publics (vitesse et inattention).
- L'amoncellement de neige qui obstrue la vue.

- La signalisation déficiente et peu adaptée aux VHR.
- L'utilisation importante des VHR.

Selon les données inscrites aux rapports d'accidents, la majorité des accidents est causée par des facteurs humains relevant des conducteurs. Ils sont occasionnés par une pratique non sécuritaire du *véhicule hors route* (ou possiblement du véhicule routier lorsqu'un tel véhicule est impliqué). Plusieurs facteurs d'accidents (facteur premier et facteur deuxième) identifiés à la section 3.1.15 font état de comportements non sécuritaires, tels que : conduite sous l'effet de l'alcool ou de drogue, vitesse excessive, conduite du mauvais côté de la rue, manœuvres dangereuses, etc.

4.2 Pour les villages inuits

Puisqu'il y a davantage d'accidents rapportés au Nunavik que dans les villages cris et la MBJ et les villes enclavées, une analyse plus élaborée des causes expliquant les accidents sur ce territoire est effectuée dans la présente section.

4.2.1 Circulation des VHR en milieu aggloméré au Nunavik

La présence des VHR en milieu aggloméré (sur une rue, sur un terrain privé, dans un stationnement) est plus importante au Nunavik que pour le reste du Nord-du-Québec. Il apparaît que beaucoup d'habitants du Nunavik utilisent les *véhicules hors route* comme moyen de transport, en remplacement du véhicule routier. Ils empruntent pour la plupart les rues municipales (ou les *emprises* des rues).

Dans un village inuit, il y a moins d'intérêt à posséder un véhicule routier à cause du faible nombre de rues et de routes à l'extérieur des villages ainsi que de l'absence de routes reliant les communautés entre elles. De plus, un *véhicule hors route* est plus polyvalent et beaucoup moins cher qu'un véhicule routier.

PHOTOGRAPHIE 1

LES VHR EN MILIEU AGGLOMÉRÉ, À SALLUIT AU NUNAVIK



Anick Guimond, 2001

Les accidents dans les villages inuits se produisent pour différentes raisons. Voici certaines hypothèses caractéristiques de la situation au Nunavik :

- Le non-respect de certaines règles de sécurité.
- L'absence de délimitation précise des entrées privées (pas d'entrées charretières) faisant en sorte que les VHR entrent sur un terrain privé et en sortent à plus d'un endroit.
- L'importante circulation des VHR en milieu aggloméré augmente le risque d'accidents impliquant un VHR et un piéton (chez les Inuits on retrouve plus d'accidents de VHR impliquant un piéton).
- La conduite en état d'ébriété ou sous l'effet de drogues ainsi que les autres hypothèses identifiées à la section 4.1. Au Nunavik, les facultés affaiblies sont identifiées comme le facteur premier de 17 accidents de VTT en comparaison à six accidents de motoneige. Il est possible que les Inuits circulent dans les villages principalement en VTT, ce qui expliquerait l'association entre l'alcool et le nombre d'accidents de VTT.

4.2.2 Des comportements non sécuritaires

Malheureusement, les accidents se produisent trop souvent en raison d'une pratique non sécuritaire de la part du conducteur du *véhicule hors route*. Plusieurs accidents pourraient donc être évités. Dans les villages inuits, les enfants commencent tôt à conduire un *véhicule hors route*. Or, les enfants sont susceptibles de méconnaître les dangers liés à l'utilisation de ces véhicules et de ne pas avoir la force physique et les réflexes pour réagir rapidement.

De plus, il n'est pas rare de rencontrer un *véhicule hors route* transportant un nombre de passagers dépassant le nombre prévu par le fabricant du véhicule. Cela peut

entraîner, entre autres, la chute d'un passager ou le déséquilibre du véhicule. Plusieurs usagers ne portent pas le casque, ce qui constitue un facteur aggravant les accidents.

4.2.3 Circulation hors sentier

En l'absence de sentiers fédérés ou officiels au Nunavik, la motoneige et le VTT circulent surtout sur des parcours informels.

Plusieurs facteurs expliquent les accidents produits hors sentier. En voici un certain nombre :

- L'irrégularité des surfaces occasionne des déséquilibres.
- L'absence de signalisation appropriée est un inconvénient.
- L'hiver, en l'absence de sentiers balisés, les utilisateurs peuvent emprunter de façon imprudente les cours d'eau non gelés ou ceux ayant une faible épaisseur de glace.

4.2.4 Contraintes physiques et climatiques

Les conditions climatiques du Nunavik sont des contraintes à l'utilisation sécuritaire des *véhicules hors route*. Lors de grands froids, une panne de moteur ou un bris majeur peut être tragique s'ils surviennent à une certaine distance d'une habitation. Avec les forts vents et la poudrierie, les utilisateurs de motoneiges ou de VTT peuvent se perdre ou s'aventurer par inadvertance sur des terrains dangereux.

L'éloignement des services de soins de santé peut également avoir un effet sur la gravité des blessures.

Au Nunavik, la topographie plus accidentée par endroits, les changements climatiques causant le dégel de plus en plus précoce des glaces, la diminution de l'épaisseur de la glace et la déstabilisation des sentiers informels attribuables à la fonte du pergélisol à certains endroits peuvent entraîner un risque additionnel d'accidents. Toutefois, l'analyse des rapports d'accidents ne fournit pas d'indications en ce sens. Il serait intéressant de vérifier si ces contraintes physiques et climatiques peuvent avoir des impacts importants sur la sécurité des usagers.

La saison de la motoneige au Nunavik est caractérisée par une courte période de clarté. Il n'est donc pas surprenant de constater que les accidents de motoneige s'y produisent plus souvent lorsqu'il fait sombre. En effet, 40 accidents sur 68 ont eu lieu dans la nuit ou dans la demi-obscurité, soit 59 % des accidents. L'information contenue dans les rapports d'accidents ne permet toutefois pas de conclure que la noirceur soit un facteur important. Même la nuit, les principaux facteurs d'accidents demeurent les facultés affaiblies, la vitesse excessive ou d'autres comportements imprudents.

Quelques risques possibles liés aux contraintes physiques et climatiques peuvent se produire lors :

- De tempêtes, lorsqu'il y a danger de se perdre ou de circuler à des endroits à risques (lacs, pente abrupte, collision avec un rocher, etc.).
- De grands froids, ce qui augmente les risques d'engelures et de pannes de moteur.
- De la présence de fortes dénivellations, ce qui augmente le risque de perte de contrôle.
- Du faible nombre d'heures de clarté en hiver, ce qui est susceptible d'être un risque supplémentaire d'accidents, particulièrement pour les parcours hors des milieux agglomérés.
- De la traverse de cours d'eau ayant une faible épaisseur de glace à certains endroits en raison du réchauffement climatique.
- De la déstabilisation de certains sentiers ou sections de sentiers, causées par la fonte du pergélisol.

4.3 Pour les villages cris

La circulation de VHR dans les villages cris est fréquente, mais moins importante que dans les villages inuits (sauf pour Whapmagoostui). Cela peut s'expliquer par la présence d'un réseau routier entre les communautés et vers le sud du Québec; la plupart des ménages sur ce territoire disposent d'un véhicule routier pour se déplacer. Le VHR est alors un peu moins utilisé comme moyen de transport à l'extérieur des villages, à l'exception des déplacements pour l'accès aux territoires de chasse, de pêche et de piégeage et probablement à l'intérieur même des villages.

Il semble y avoir une tolérance de la part des forces policières locales pour cette circulation illégale sur les chemins publics.

L'absence de sentiers balisés pour les VHR sur la majeure partie du territoire environnant les communautés cries engendre la présence de motoneiges et de VTT sur les chemins publics, d'accès aux ressources et des parcours informels. Il n'est donc pas étonnant de constater que les accidents en motoneige et VTT se produisent en dehors des sentiers fédérés⁸.

Plusieurs facteurs expliquent les accidents s'étant produits hors sentier. En voici quelques-uns :

8 Selon le traitement manuel des rapports d'accidents, il y aurait environ 19,4 % des accidents qui ont eu lieu sur des sentiers (fédérés ou non). Nous ne possédons pas l'information pour les sentiers fédérés uniquement.

- Les croisements avec les véhicules routiers sont plus fréquents, augmentant ainsi les chances de collisions.
- Les déséquilibres causés par l'irrégularité des surfaces.
- L'absence de signalisation appropriée.
- L'absence de balisage peuvent occasionner des accidents étant donné que les utilisateurs peuvent emprunter un mauvais parcours lors de conditions climatiques difficiles.

Dans les villages cris, plusieurs comportements non sécuritaires ont entraîné des accidents ou les ont aggravés : vitesse excessive, conduite du mauvais côté de la rue, manœuvre dangereuse, absence du port du casque, nombre de passagers dépassant le nombre prévu par le fabricant.

Les conditions physiques et climatiques de la Baie-James peuvent expliquer certains des accidents rapportés, mais dans une plus faible mesure qu'au Nunavik. Le relief est moins accidenté dans les villages cris, les froids sont généralement moins intenses et les périodes de clarté sont plus longues.

4.4 Pour la MBJ et les villes enclavées

Pour la MBJ et les villes enclavées, les habitants utilisent les motoneiges et VTT surtout à des fins récréatives. Il est donc moins courant de les voir circuler en milieu aggloméré en comparaison aux usagers des villages cris et inuits. Il existe tout de même une circulation informelle des VHR dans ces milieux et l'analyse manuelle des rapports d'accidents démontre qu'un grand nombre d'accidents sont survenus en milieu aggloméré.

Même avec la présence d'un réseau de sentiers fédérés (de motoneige ou de VTT), les adeptes de VHR utilisent tout de même couramment des chemins publics et des parcours informels, notamment pour les activités de pêche et de chasse sportive. Cela génère des problèmes de sécurité, même si cette situation est moins préoccupante que dans les villages cris ou inuits.

Les comportements non sécuritaires des conducteurs de VHR ont causé un grand nombre d'accidents. La vitesse excessive est un facteur d'accident qui revient plus fréquemment pour la MBJ et les villes enclavées que pour les villages cris et inuits. Cela n'est pas étonnant, considérant que les VHR sont utilisés principalement de façon récréative sur des sentiers fédérés ou non fédérés.

Si bon nombre d'accidents se produisent dans le Nord-du-Québec sur les chemins publics, ceux qui ont eu lieu sur les *emprises* de routes sous la gestion du ministère des Transports sont peu nombreux (12 en cinq ans ou 4,8 % de l'ensemble des accidents). Évidemment, la plupart ont eu lieu sur le territoire de la MBJ et des villes enclavées

puisque c'est là qu'on retrouve la majorité des routes. Selon l'information disponible, aucun accident ne s'est produit à une traverse de motoneige. Ces *passages* ne constituent donc pas un enjeu important de sécurité des usagers de cette région.

Les *véhicules hors route* utilisent généralement les routes (*emprises*) sous la gestion du MTQ afin d'accéder à des sentiers officiels ou à des secteurs difficilement accessibles autrement. Dans ces circonstances 12 accidents se sont produits, mais il est difficile d'en dégager les causes particulières étant donné le manque d'information.

5. COMPARAISON ENTRE LE NORD-DU-QUÉBEC, L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE ET L'ENSEMBLE DU QUÉBEC

Voici quelques particularités soulevées lors de l'analyse des rapports d'accidents impliquant des VHR dans le Nord-du-Québec, qui se démarquent de la situation du Québec et de l'Abitibi-Témiscamingue.

- Selon l'analyse des rapports d'accidents, le nombre d'accidents dans le Nord-du-Québec est beaucoup plus important (en proportion à la population) qu'en Abitibi-Témiscamingue. De 1995 à 1997⁹, 147 accidents de motoneige et de VTT ont été rapportés dans le Nord-du-Québec en comparaison à 246 pour l'Abitibi-Témiscamingue, qui a une population quatre fois plus nombreuse (156 653 habitants contre 39 467 en 1997). Cela reflète sans doute l'importance beaucoup plus grande des *véhicules hors route* comme moyen de transport dans le Nord-du-Québec.
- Il y a beaucoup moins d'accidents de motoneige et de VTT rapportés (en proportion) en milieu urbain au Québec et en Abitibi-Témiscamingue (par exemple en A.-T. : 45 sur 246 : 18,3 %¹⁰) que dans les milieux agglomérés du Nord-du-Québec (134 sur 248 : 54 %). Cette situation traduit une large utilisation des *véhicules hors route* comme moyen de déplacement en milieu aggloméré.
- Selon l'enquête réalisée dans *l'Étude québécoise sur les blessures attribuables à la motoneige* pour la saison 1993-1994, 16 % des accidents au Québec se sont déroulés sur un *chemin public*. Entre 1995 et 1999, 64,5 % des accidents dans le Nord-du-Québec se sont produits sur un *chemin public*.
- Les principaux facteurs d'accidents (premier et deuxième) sont similaires dans le Nord-du-Québec et en Abitibi-Témiscamingue, mais dans des proportions très différentes. La « conduite/vitesse imprudente » est le premier facteur pour les deux régions, mais représente 26 % des accidents en Abitibi-Témiscamingue contre 14 % dans le Nord-du-Québec. Le facteur « facultés affaiblies—alcool, drogues » apparaît dans 10,5 % des accidents dans le Nord-du-Québec en comparaison à 5,3 % en Abitibi-Témiscamingue. Pour ce qui est du Québec, sans connaître la proportion exacte des accidents avec facultés affaiblies, il apparaît que les *accidents mortels* de motoneige survenus au Québec, de 1986-1987 à 1997-1998, impliquaient de l'alcool dans une forte proportion. En effet, des tests d'alcoolémie ont été effectués sur une partie des victimes et 35 % avaient un taux d'alcool supérieur à la norme légale.

9 Le Portrait de la sécurité liée à l'utilisation de la motoneige et des véhicules tout-terrains en Abitibi-Témiscamingue, ne traitait pas des rapports d'accidents de 1998 et 1999.

10 Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec, Portrait de la sécurité liée à l'utilisation de la motoneige et des véhicules tout-terrains en Abitibi-Témiscamingue, décembre 2000, p. 45.

- Les conducteurs qui ont eu un accident de *véhicule hors route* dans le Nord-du-Québec sont un peu plus jeunes que ceux de l'Abitibi-Témiscamingue (55,2 % dans le Nord-du-Québec ont moins de 29 ans, contre 47,2 % pour l'Abitibi-Témiscamingue).
- Aucun des *accidents mortels* dans le Nord-du-Québec n'a été causé par une noyade. En Abitibi-Témiscamingue, il se produit « à chaque année, un certain nombre de noyades de motoneigistes qui se sont aventurés de façon imprudente sur des cours d'eau ou des lacs recouverts d'une mince couche de glace »¹¹. Au Québec, parmi les décès d'accidents en motoneige survenus de 1986-1987 à 1997-1998, 16 % étaient des noyades¹².
- Selon l'enquête réalisée pour la saison 1993-1994¹³, les blessures occasionnées par des accidents de motoneiges étaient localisées à la tête, au cou ou au visage dans une proportion de 7 %. Il est fort probable qu'il y a davantage de blessures à la tête dans le Nord-du-Québec en raison de l'absence, dans un grand nombre de cas, du port du casque de protection et de visière, mais aucune étude ne le démontre.
- Dans le Nord-du-Québec, très peu d'accidents de VHR ont eu lieu sur une route sous la gestion du Ministère (12 accidents rapportés de 1995 à 1999) et aucun n'a eu lieu à un *passage autorisé*. Cela s'explique probablement par le faible débit de circulation. Pour l'Abitibi-Témiscamingue, de 1995 à 1997 (les données de 1998 et 1999 n'ont pas été analysées), il y a eu 26 accidents de VHR dont trois à des *passages autorisés*.
- Il y a eu un nombre plus important d'*accidents mortels* survenus dans le Nord-du-Québec de 1995 à 1997 qu'en Abitibi-Témiscamingue (6,1 % des *accidents mortels* comparativement à 3,3 % pour l'A.-T.). Par contre, il y a eu, en proportion, moins d'*accidents graves* (18,4 % dans le Nord-du-Québec contre 20,3 % en A.-T.) et d'*accidents mineurs* (29,9 % dans le Nord-du-Québec 34,6 % en A.-T.).

11 Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec, Portrait de la sécurité liée à l'utilisation de la motoneige et des véhicules tout-terrains en Abitibi-Témiscamingue, décembre 2000, p. 22.

12 Gouvernement du Québec, Bureau du coroner (janvier 1999), Analyse descriptive des accidents de motoneige, saisons 1986-1987 à 1997-1998, p. 8.

13 Comité de prévention des traumatismes du réseau de la santé publique du Québec (mars 1996), *Étude québécoise sur les blessures attribuables à la motoneige*, Rapport de recherche, p. 29.

6. FORCES ET FAIBLESSES LIÉES À L'UTILISATION ET LA SÉCURITÉ DE LA MOTONEIGE ET DU VTT

Le tableau suivant présente les principales forces et faiblesses liées à la sécurité des usagers de la motoneige et des VTT dans le Nord-du-Québec.

TABLEAU 20

FORCES ET FAIBLESSES LIÉES À LA SÉCURITÉ DES USAGERS DE LA MOTONEIGE ET DES VTT DANS LE NORD-DU-QUÉBEC

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Dans les villages inuits, en l'absence d'un réseau routier (reliant les villages), les VHR constituent des moyens de déplacement utilitaires qui facilitent l'accès au territoire. • L'utilisation de VHR est beaucoup moins onéreuse qu'un véhicule routier, ce qui peut être avantageux pour les familles à revenus modestes. • Les VHR facilitent l'accès aux territoires de chasse, de pêche et de piégeage. • Sur le territoire de la MBJ, des villes enclavées ainsi que dans les villages cri, la présence d'anciens chemins et de chemins forestiers facilitent les déplacements sécuritaires hors sentier. • Il existe des clubs de motoneiges et de VTT sur le territoire de la MBJ et des villes enclavées. • La motoneige et le VTT sont adaptés aux conditions climatiques nordiques. • En milieu cri, le faible nombre d'accidents rapportés peut refléter l'existence de comportements favorables sous l'angle de la sécurité. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vu l'immensité du territoire du Nunavik, le développement de sentiers fédérés ou non fédérés est complexe. • Au Nunavik, les grandes distances entre les villages et l'absence de services entre ceux-ci représentent un risque supplémentaire pour la circulation sécuritaire des VHR et la gravité des blessures lors d'un d'accident. • Les temps d'intervention peuvent être longs lors d'accidents qui surviennent à des distances importantes des villages ou villes et des services de santé. • L'utilisation des parcours informels augmente les risques d'accidents, notamment en raison de l'état des surfaces, du relief accidenté à certains endroits et des cours d'eau à franchir. • Les rues ne sont pas aménagées pour la circulation de VHR. • Parfois, la signalisation est inadéquate dans les agglomérations. • Les conditions climatiques du Nord-du-Québec peuvent réduire la sécurité en VHR : tempêtes fréquentes, froid glacial, vents violents, éblouissement, etc. • Les facteurs humains sont la cause de nombreux accidents : conduite avec les facultés affaiblies, conduite imprudente et vitesse excessive, non-respect des règles, etc. • Certaines dispositions légales applicables aux <i>véhicules hors route</i> sont mal adaptées au contexte du Nord-du-Québec et plusieurs ne sont pas appliquées.

7. PISTES D'INTERVENTION POSSIBLES POUR RENFORCER LA SÉCURITÉ

Par le passé, le gouvernement du Québec a réalisé plusieurs travaux et a effectué plusieurs consultations pour mieux comprendre et se familiariser avec la problématique de la sécurité dans le transport par motoneige et par véhicule tout-terrain. Cela a permis, entre autres, de réglementer la pratique, notamment par la *Loi sur les véhicules hors route*¹⁴. Toutefois, certaines dispositions légales en vigueur ne sont pas adaptées au contexte nordique. Au printemps 2005, le Ministère effectuera une consultation publique sous forme de commission parlementaire itinérante dans différentes régions du Québec afin d'échanger sur des ajustements législatifs et réglementaires qui devaient être réalisés concernant l'utilisation des VHR.

La section qui suit présente des pistes d'intervention à considérer pour améliorer la sécurité dans la pratique de la motoneige et du VTT dans le Nord-du-Québec.

Dans l'ensemble, et comme le suggérait le *Prédiagnostic*, « ... il est essentiel d'impliquer la population dans la planification et la réalisation des différents projets, notamment ceux reliés au transport. La formation et l'expertise locale dans le secteur des transports et de sa logistique est aussi de première importance »¹⁵.

7.1 Éducation et conscientisation

La priorité doit porter sur la sensibilisation des utilisateurs aux différents risques de l'utilisation des *véhicules hors route*. En effet, les facteurs humains, surtout ceux relevant du conducteur, entrent en jeu dans une forte majorité des accidents. Les thèmes à aborder pourraient être les suivants :

- la conduite sous l'effet de l'alcool ou de drogues;
- la vitesse excessive et la conduite imprudente;
- le port du casque;
- les risques liés à l'inattention et à la distraction;
- la conduite par des jeunes, la possibilité de sous-estimation des dangers et les risques liés à l'inexpérience;
- les dangers propres aux parcours informels;
- les dangers liés à la conduite de VHR sur des chemins publics.

Lorsque le projet de règlement sera adopté, une campagne de sécurité en motoneige et en VTT plus adaptée aux particularités nordiques sera diffusée, avec des dépliants en inuktitut et en cri, de manière à rejoindre efficacement les conducteurs et la population en général. Il serait important que la campagne de sécurité soit réalisée dans les langues d'origine des communautés. La réalisation de ce projet pourrait nécessiter l'implication des corps policiers, des services sociaux, des écoles et des communautés.

14 Loi sur les véhicules hors route, L.R.Q., c. V-1.2.

15 Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec, *Prédiagnostic, Plan de transport du Nord-du-Québec*, avril 2002, p. 22.

Il est important que les actions soient dirigées par des acteurs locaux ou avec leur implication.

Des messages portant sur la sécurité en motoneige et en VTT pourraient apparaître dans les médias locaux, écrits ou oraux, être exposés dans des commerces locaux, être présentés lors de rassemblements ou être diffusés de toute autre manière appropriée.

7.2 Sentiers balisés et parcours informels

La circulation libre des *véhicules hors route* sur des parcours informels est incontournable et comporte des risques particuliers. Les informations disponibles dans les rapports d'accidents ne permettent toutefois pas de distinguer de façon précise si certains facteurs d'accidents sont propres à l'utilisation de ces parcours. Il y a donc lieu de recueillir des informations supplémentaires sur les accidents dans ces parcours avant de proposer des mesures d'amélioration ou d'adaptation particulières.

Lors des consultations réalisées par le MTQ dans le Nord-du-Québec, dans le cadre du plan de transport, plusieurs demandes de nouveaux sentiers ont été effectuées. Notamment certaines communautés du Nunavik souhaitent que des sentiers balisés de motoneige et de VTT soient aménagés entre-elles et entre leur village et leur territoire de chasse et de pêche afin d'améliorer la sécurité des usagers¹⁶. Également, certaines communautés cries souhaiteraient que le sentier fédéré traverse leur village.

Voici quelques questions qui aideraient à une sélection des sentiers qui pourraient être aménagés et balisés, et ce, particulièrement pour les communautés cries et inuites. Combien de chasseurs et de pêcheurs bénéficieraient des nouveaux sentiers? Y aurait-il lieu d'aménager des sentiers balisés mixtes, pour motoneige et VTT? Quels sont les besoins propres au contexte nordique, à des fins de sécurité et de commodité? À titre indicatif, on peut penser aux besoins suivants : installation de signalisation et de repères d'orientation; aménagement de relais (dépôts d'essence, téléphones-satellite à énergie solaire, abris, nourriture de dépannage).

Il y a peut-être lieu que le milieu, avec la collaboration des instances gouvernementales, propose des parcours ou sentiers à baliser pour *véhicules hors route* en vue d'améliorer les liens terrestres entre les communautés et de relier de façon plus sécuritaire les villages à des territoires de chasse et de pêche. Cette proposition devrait contenir une analyse qui tient compte, notamment, des changements climatiques, de la disponibilité des ressources et de l'impact sur la sécurité des utilisateurs.

Les instances locales et régionales peuvent jouer un rôle important dans la sensibilisation de la population en ce qui concerne la sécurité des usagers, dans l'identification des mesures pour réduire le nombre d'accidents et dans la mise en œuvre de ces mesures par divers outils de communication.

16 Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec, *Prédiagnostic, Plan de transport du Nord-du-Québec*, avril 2002, p. 26.

7.3 Aménagements en milieu aggloméré

Des *véhicules hors route* circulent couramment dans les rues en milieu aggloméré, plus particulièrement dans les villages inuits. Cependant, ces rues ont été conçues pour des véhicules routiers. Cette situation fait qu'il paraît nettement préférable d'adapter les aménagements aux pratiques actuelles et d'adapter la réglementation sur les *véhicules hors route* à cette réalité nordique. En ce sens, il serait intéressant de revoir l'aménagement des rues et la signalisation à l'intérieur des milieux agglomérés et de vérifier si des modifications seraient nécessaires pour améliorer la sécurité de la population.

7.4 Rôle des municipalités et des instances régionales

Parmi les instances régionales susceptibles d'être intéressées par l'utilisation des VHR dans le Nord-du-Québec, il y aurait l'Administration régionale crie, l'Administration régionale Kativik et la Municipalité de Baie-James. Les administrations régionales crie et Kativik ont des mandats et pouvoirs qui leurs permettent d'intervenir sur les questions impliquant la motoneige et le VTT. Pour sa part, les conseils municipaux de la MBJ et des villes enclavées a le pouvoir d'acquérir, pour son territoire, des compétences relevant d'une municipalité régionale de comté, notamment touchant l'aménagement du territoire.

Outre ces instances, il est probable que d'autres organisations s'intéressent à la concertation touchant la motoneige et le VTT, dont les CRE.

Par ailleurs, les administrations municipales doivent être impliquées et informées quant à l'importance du nombre d'accidents qui se produisent chaque année sur leur réseau routier et au rôle qu'elles peuvent jouer pour améliorer la sécurité, puisque plus de la moitié des accidents surviennent à l'intérieur des agglomérations et que plusieurs accidents ont lieu sur les chemins d'accès aux villages. Pour effectuer la sensibilisation, un partenariat avec les corps policiers locaux est également essentiel afin de mener à bien cette campagne.

7.5 Interventions relevant d'instances provinciales

7.5.1 Législation et application de la réglementation

À l'étape du *Prédiagnostic*, il a été suggéré d'adapter la réglementation au contexte propre au Nord-du-Québec et à ses habitants¹⁷. Une caractéristique importante de l'utilisation de motoneige et de VTT dans le Nord-du-Québec est qu'elle est, sans contredit, utilitaire (plus spécifiquement pour les autochtones). Elle est donc devenue essentielle à la pratique des activités de subsistance et pour la circulation en milieu aggloméré.

17 Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec, *Prédiagnostic, Plan de transport du Nord-du-Québec*, avril 2002, p. 18.

La *Loi sur les véhicules hors route* ne permet qu'exceptionnellement la circulation des VHR sur les chemins publics, dans certaines conditions précises. Les municipalités ont le pouvoir d'autoriser la circulation des VHR sur les chemins municipaux en réglementant notamment les conditions, les périodes de temps et les types de véhicules (art. 11-6). Cependant, les règlements municipaux rédigés à cet effet doivent être approuvés par le MTQ en vertu du Code de la sécurité routière. Toute circulation de VHR sur les chemins publics doit être autorisée et indiquée par une signalisation appropriée.

Des changements à la réglementation sont évidemment souhaitables en fonction des conditions propres au contexte du Nord-du-Québec. Toutefois, il n'en demeure pas moins que l'utilisation non sécuritaire d'un véhicule demeure la principale cause d'accidents. Certaines règles ne pourront être adaptées, telle que celle concernant l'âge minimal du conducteur et celle de la conduite sous l'effet de l'alcool.

7.5.2 Surveillance dans les sentiers fédérés

Tout comme dans le reste de la province, il y a de la surveillance policière sur le réseau de sentiers fédérés de motoneige sur le territoire de la Baie-James. Des patrouilles sont effectuées de façon périodique par la Sûreté du Québec. Les patrouilleurs sont présents dans les secteurs Radisson, Chibougamau et Chapais, Matagami et Lebel-sur-Quévillon¹⁸.

7.6 Formation de clubs en milieu autochtone

La formation de clubs en milieux cri et inuit pourrait constituer une piste de solution. Cela permettrait de cibler les besoins en ce qui a trait à l'aménagement de sentiers balisés. Le club verrait aussi au maintien de ces sentiers. Mais il faudrait d'abord vérifier auprès de représentants de ces communautés si la formule des clubs leur convient.

Pour les secteurs où des clubs sont déjà présents, il y a un intérêt à augmenter le nombre de membres. « En effet, il est démontré que la délinquance en motoneige et en VTT est moins élevée chez les membres affiliés »¹⁹.

7.7 Assurabilité et immatriculation

La *Loi sur les véhicules hors route*, art. 19, oblige le propriétaire d'un VHR à détenir une police d'assurance de responsabilité civile d'au moins 500 000 \$. Or, il s'avère très complexe pour les résidents du Nunavik de se procurer une assurance pour leurs véhicules, car les assureurs n'acceptent généralement pas de les couvrir. La possibilité de dispenser de l'obligation d'obtenir une telle assurance sera discutée lors de la commission parlementaire itinérante sur l'utilisation des VHR au printemps 2005.

18 Sûreté du Québec de Matagami (2005), Communication personnelle.

19 Sûreté du Québec de Matagami (2003), Communication personnelle.

Par ailleurs, la plupart des propriétaires de *véhicules hors route* au Nunavik n'immatriculent pas leur véhicule. Ils contreviennent donc à l'article 20 de la *Loi sur les véhicules hors route* qui ordonne d'avoir en sa possession la preuve d'immatriculation de son véhicule. Cette question devrait également faire l'objet d'échanges entre les instances gouvernementales et les instances régionales.

Dans un autre ordre d'idée, des Cris non-membres empruntent occasionnellement des sentiers relevant de clubs affiliés à la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec pour accéder à des territoires de chasse, de pêche ou de piégeage. C'est particulièrement le cas pour les communautés cries situées à l'intérieur des terres. Il y a présentement tolérance. Le *Projet de règlement sur les véhicules hors route* a considéré cette problématique.

CONCLUSION

L'utilisation de la motoneige et du VTT occupe une place importante dans les habitudes de vie de la population du Nord-du-Québec, notamment chez les Cris et les Inuits qui en font des moyens de transport utilitaires, incluant la pratique des activités de subsistance. Dans les villages inuits, il y aurait davantage de VHR que de véhicules automobiles en raison de l'absence de réseau routier reliant les villages entre-eux et vers le sud du Québec. Quant aux Jamésiens, l'utilisation des VHR est plutôt récréative, liée à la pratique des activités de chasse et de pêche sportives ou bien pour la balade.

La pratique des VHR n'est toutefois pas toujours sécuritaire. On dénombre entre le 1^{er} janvier 1995 et le 31 décembre 1999 beaucoup d'accidents de motoneiges et de VTT par rapport à la population résidente, et ce, plus particulièrement au Nunavik où on dénombre un accident de VHR pour 75 habitants.

Les accidents se produisent en grande partie (65 %) sur un *chemin public* et en milieu aggloméré, 54 % des accidents rapportés s'étant produits dans les agglomérations.

Dans la majorité des cas, il faut attribuer la cause de l'accident au comportement non sécuritaire du conducteur : conduite avec facultés affaiblies, vitesse excessive, conduite imprudente. Par conséquent, pour améliorer la sécurité en motoneige et VTT, il faudra voir principalement à l'éducation et la sensibilisation des utilisateurs.

D'autres interventions, orchestrées par les organismes locaux et régionaux, sont aussi envisageables. Par exemple, la détermination des besoins des communautés cries et inuites, ou la possibilité d'aménager des sentiers balisés et de réglementer la circulation à l'intérieur des villages.

Par ailleurs, il apparaît que plusieurs dispositions de la réglementation en vigueur sur les VHR ne sont pas appliquées et que certaines d'entre elles ne sont pas adaptées au contexte du Nord-du-Québec. Au printemps 2005, le Ministère effectuera une consultation publique sous forme de commission parlementaire itinérante dans différentes régions du Québec afin d'échanger sur des ajustements législatifs et réglementaires qui devaient être réalisés concernant l'utilisation des VHR.

LEXIQUE

Accident grave

Accident où au moins une victime a été hospitalisée.

Accident mortel

Accident où il y a eu au moins une victime décédée dans les huit jours de la connaissance de l'accident.

Chemin public

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

Emprise

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

Passage

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

Véhicule hors route

Au sens de la *Loi sur les véhicules hors route*, les véhicules hors route comprennent : « 1° les motoneiges dont la masse nette n'excède pas 450 kilogrammes et dont la largeur, équipement compris, n'excède pas 1,28 mètres; 2° les véhicules tout-terrains motorisés, munis d'un guidon et d'au moins deux roues, qui peuvent être enfourchés et dont la masse nette n'excède pas 600 kilogrammes; 3° les autres véhicules motorisés destinés à circuler en dehors des chemins publics et prévus par règlement » (art. 1).

BIBLIOGRAPHIE

Association touristique du Nunavik (date inconnue) *Nunavik, accueillant, beau et sauvage*, carte.

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

Groupe d'études inuit et circumpolaires (GÉTIC), Université Laval (mai 2002), *Véhicules hors route : les responsabilités des intervenant, les réseaux et l'utilisation*, version préliminaire, 31 pages.

Ministère des Transports (décembre 2000), *Portrait de la sécurité liée à l'utilisation de la motoneige et des véhicules tout-terrains en Abitibi-Témiscamingue*, Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec, 58 pages.

Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec, *Prédiagnostic, Plan de transport du Nord-du-Québec*, avril 2002, 32 pages.

Ministère des Transports du Québec (9 juillet 2002), *Environnement socioéconomique*, (Internet), adresse : <http://www.mtq.gouv.qc.ca/securite/actions/environnement.htm#concertation>

Municipalité de Baie-James (11 juillet 2002), *Un territoire, deux cultures*, (Internet), adresse : <http://www.municipalite.baie-james.qc.ca/francais/historique/cultures/>

Gouvernement du Québec, Bureau du coroner (janvier 1999), *Analyse descriptive des accidents de motoneige, saisons 1986-1987 à 1997-1998*, 26 pages.

Société de l'assurance automobile du Québec (juin 2000), *Dossier statistique, bilan 1999, Accidents, parc automobile, permis de conduire*, 213 pages.

Société de l'assurance automobile du Québec (mai 1998), *Dossier statistique, bilan 1997, Accidents, parc automobile, permis de conduire*, 207 pages.

Sûreté du Québec de Matagami (2003), *Communication personnelle*.

Tourisme Baie-James et Tourisme Québec (2000), *Carte des sentiers de motoneige 2000-2001*, carte.

Zins Beauchesne et Associés (1997), *Évaluation des impacts économiques directs de la pratique touristique de la motoneige au Québec*, 55 pages.



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 211 316