



CADRE D'INTERVENTION RÉGIONAL POUR LA SÉCURITÉ DES USAGERS DE VÉHICULES HORS ROUTE (VHR)

Agence de la santé et des services sociaux
de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

Direction de santé publique

Septembre 2008

Contenu et rédaction

Charles Lemieux, agent de planification, de programmation et de recherche

Révision de contenu

Christiane Paquet, coordonnatrice en santé communautaire

Révision de texte et mise en page

Angélie Dugas, agente administrative

Production

Direction de santé publique
Agence de la santé et des services sociaux
de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine
205-1, boul. York Ouest
Gaspé (Québec) G4X 2W2
Tél. : 418 368-2443

Ce document est disponible sur le site Web
de l'Agence de la santé et des services sociaux
de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine
www.agencesssgim.ca

Note au lecteur

La forme masculine utilisée dans le texte désigne
autant les femmes que les hommes et est utilisée
aux seules fins d'alléger le texte

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2008
Bibliothèque et Archives Canada, 2008

ISBN : 978-2-923129-58-7



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	5
LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS.....	7
SECTION 1 PROBLÉMATIQUE.....	9
TABLEAU 1 : NOMBRE DE VÉHICULES HORS ROUTE EN CIRCULATION SELON LA MRC ET LE TYPE DE VÉHICULE EN GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE, 2006.....	12
TABLEAU 2 : NOMBRE DE DÉCÈS ET TAUX DE MORTALITÉ, USAGERS DE VÉHICULES HORS ROUTE SELON LE CSSS, PAR RÉGION, GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE, PROVINCE DE QUÉBEC, 2000-2003.....	12
SECTION 2 ANALYSE.....	13
2.1.1 SÉCURITÉ EN VHR : INDIVIDU	15
2.1.2 SÉCURITÉ EN VHR : COMPORTEMENT HUMAIN	17
2.1.3 SÉCURITÉ EN VHR : VÉHICULE	19
2.1.4 SÉCURITÉ EN VHR : ENVIRONNEMENT PHYSIQUE	21
2.1.5 SÉCURITÉ EN VHR : ENVIRONNEMENT LÉGAL ET SOCIAL.....	24
2.2 SANTÉ PUBLIQUE ET USAGE DES VHR : FACTEURS AFFECTANT L'ENVIRONNEMENT	25
2.3 USAGE DES VHR : AUTRES CONSIDÉRATIONS	27
SECTION 3 ACTEURS IMPLIQUÉS.....	29
ÉLÉMENTS DE CONCLUSION	33
BIBLIOGRAPHIE	37
ANNEXE.....	41

INTRODUCTION

Le Cadre d'intervention régional pour la sécurité des usagers de véhicules hors route (VHR) dresse les paramètres entourant les éventuelles activités de santé publique en ce domaine. Il vise une meilleure connaissance des enjeux à considérer.

Le cadre contient respectivement une courte problématique de la situation, une analyse des aspects relatifs à la sécurité et à la santé publique, l'identification des acteurs impliqués dans le dossier ainsi qu'un plan d'action.

Le document s'adresse aux intervenants concernés par la question dans les milieux gouvernementaux et associatifs de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine.



LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

ASSSGÎM	Agence de la santé et des services sociaux de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine
CRCD	Conseil régional de concertation et de développement
CRÉ-GÎM	Conférence régionale des élu(e)s Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine
DRAMSP	Direction régionale des affaires médicales et de santé physique (Agence de la santé et des services sociaux de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine)
DSP-GÎM	Direction de santé publique (Agence de la santé et des services sociaux de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine)
FCMQ	Fédération des clubs de motoneige du Québec
FOCQ	Fédération québécoise des clubs quads
INSPQ	Institut national de santé publique du Québec
MELS	Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
VHR	Véhicule hors route (par exemple : motoneige, quads, motocross, etc.)
VTT	Véhicule tout terrain (aussi appelé quad)



SECTION 1

PROBLÉMATIQUE



Considérations générales¹

- Popularité grandissante des VHR au Québec : 500 000 véhicules, 1 000 000 d'adeptes;
- 2 milliards de \$ en retombées économiques dans les régions (dont 800 M\$ et 1 200 emplois liés à l'industrie manufacturière [ex. : *Bombardier Véhicules Récréatifs*]);
- Plus de 50 000 km de sentier balisé au Québec (33 500 pour la motoneige, 17 000 pour les VTT). Il y a 57 000 droits de passage négociés au Québec;
- La Gaspésie compte environ 3 000 km de sentier de motoneige et 700 km de VTT;
- Le taux de possession de VHR est plus élevé en Gaspésie qu'au Québec (57 motoneiges pour 1 000 habitants contre 20 au Québec; 55 VTT pour 1 000 habitants contre 25 au Québec) (MTQ, 2005);
- Progression marquée du nombre de VTT depuis les dernières années; les VTT sont plus dangereux (INSPQ, 2006);
- Volonté des intervenants de faire l'interconnexion des sentiers entre les différentes régions (MTQ, 2005);
- 90 % des VHR servent à des fins récréatives (INSPQ, 2006);
- Les motoneiges et VTT ont chacun leurs problématiques particulières (ex. : la motoneige est utilisée en hiver seulement et son usage est mieux encadré comparativement au VTT, qui est utilisé en toute saison par une clientèle plus jeune et vulnérable);
- En Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, il y a peu de bénévoles pour le territoire à couvrir et à entretenir; les bénévoles sont épuisés;
- Des fédérations provinciales existent pour chaque sport, mais l'adhésion des membres n'est pas obligatoire.

Considérations liées à la santé publique et à la sécurité

- La démarche du gouvernement résulte d'une cohabitation difficile entre les usagers de VHR et les riverains de sentier (recours juridique dans les Laurentides [*Le petit train du nord*]). C'est un conflit qui perdure depuis 1995; il y a un besoin de trouver des solutions **permanentes** aux différents problèmes;
- On s'interroge sur la place à accorder aux VHR compte tenu de la santé publique (qualité de l'air, bruit), des blessures (sécurité), du développement durable, etc.;
- Au Québec : 615 décès et 11 000 hospitalisations ont été liés à l'usage des VHR de 1995 à 2005 (INSPQ, 2006, p. 3);
- La région 11 affiche un taux annuel moyen ajusté de mortalité par accident de VHR significativement plus élevé que le Québec en 2000-2003 : 4,1 contre 0,7 pour 100 000 habitants. Les VHR contribuent le plus à la différence entre la région et le Québec quant à la mortalité des accidents de transport (Dubé et Parent, 2007, p. 69);
- Les blessures par VHR sont les plus graves parmi les différentes blessures récréatives et sportives. Elles s'apparentent aux blessures des accidentés de la route (INSPQ, 2006, p. 9);
- Les fédérations de motoneige et de VTT (quads) offrent des formations à l'intention des jeunes de 16-17 ans pour obtenir leurs permis (rendu obligatoire depuis 2006). La formation quad est une formation pratique offerte par des formateurs accrédités du Conseil canadien de la sécurité. On y traite principalement du maniement des VTT (alcool, vitesse, visibilité). La formation pour les usagers de motoneige est offerte par l'école de conduite *Le Virage* de Sainte-Anne-des-Monts (accrédité par la Fédération des clubs de motoneige du Québec FCMQ - et Conduipro). On y traite des aspects suivants : comportement, lois, signalisation, mécanique, conduite et habillement.



¹ Fichier ...lem/VHR Cadre pour analyse régionale 3.doc

SECTION 1 : PROBLÉMATIQUE

Tableau 1 : Nombre de véhicules hors route en circulation selon la MRC et le type de véhicule
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, 2006²

Type de véhicule	Avignon	Bona-venture	Côte-de-Gaspé	Haute-Gaspésie	Rocher-Percé	Îles-de-la-Mad.	Total GIM
Motoneige	852	1 084	1 214	783	1 046	322	5 301
VTT	1 246	2 093	2 118	1 363	2 358	727	9 905
Sous-total	2 098	3 177	3 332	2 146	3 404	1 049	15 206
Deux roues	41	72	40	32	17	9	211
Véhicule-outil	619	1 157	515	500	626	219	3 636
Grand total : véhicules hors réseau	2 758	4 406	3 887	2 678	4 047	1 277	19 053
Population 2006	15 347	18 338	17 804	12 549	18 728	13 106	95 872
Tx possession motoneige pour 1 000 h.	55, ⁵²	59, ¹¹	68, ¹⁹	62, ⁴⁰	55, ⁸⁵	24, ⁵⁷	55, ²⁹
Tx possession VTT pour 1 000 h.	81, ¹⁹	114, ¹³	118, ⁹⁶	108, ⁶¹	125, ⁹¹	55, ⁴⁷	103, ³¹
Tx possession motoneige et VTT pour 1 000 h.	136, ⁷⁰	173, ²⁵	187, ¹⁴	171, ⁰¹	181, ⁷⁶	80, ⁰⁴	158, ⁶¹

Commentaires :

- La MRC de La Côte-de-Gaspé compte le plus grand nombre de motoneiges en circulation en 2006 : 1 214 motoneiges. C'est aussi celle qui a le taux le plus élevé de possession de motoneige dans la région : 68,19 par 1 000 habitants.
- La MRC de Rocher-Percé compte le plus grand nombre de VTT en circulation en 2006 : 2 358 véhicules. C'est aussi celle qui a le taux le plus élevé de possession de VTT dans la région : 125,91 pour 1 000 habitants.
- La MRC de La Côte-de-Gaspé compte le plus grand nombre de VHR (motoneiges et VTT) en circulation en 2006 : 3 332 véhicules. C'est aussi celle qui a le taux le plus élevé de possession de VHR dans la région : 187,14 pour 1 000 habitants.

Tableau 2 : Nombre de décès et taux de mortalité, usagers de véhicules hors route selon le CSSS, par région
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, province de Québec, 2000-2003³

		Bonaventure	Avignon	Ensemble Baie-des-Chaleurs	Rocher-Percé	Côte-de-Gaspé	Haute-Gaspésie	Îles-de-la-Mad.	Région 11	Prov. de Québec
Nombre de décès 2000-2003	Femmes	0	0	0	0	1	1	0	2	---
	Hommes	3	1	4	2	2	2	2	12	---
	Sexes réunis	3	1	4	2	3	3	2	14	---
Taux mortalité p. 100 000 2000-2003	Femmes	0,0	0,0	0,0	0,0	2,4 *	3,8 *	0,0	1,0 *	0,2
	Hommes	10,1 *	3,8	7,2 *	5,2 *	6,2 *	8,3 *	9,4 *	7,1 *	1,2
	Sexes réunis	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	4,1 *	0,7

* Taux significativement différent de celui du Québec au seuil de 0,05.

Commentaire :

- La région affiche un taux de mortalité supérieur au Québec chez les hommes, les femmes et les deux sexes réunis.
- Tous les groupes (hommes ou femmes) affichent un taux de mortalité significativement plus élevé que le Québec, à l'exception des hommes du territoire de la MRC d'Avignon.



² Sources : Dossier statistique, bilan 2006, accidents, parc automobile, permis de conduire (SAAQ, juin 2007), annexe F, p. 191-192 pour la population [Statistique Canada via ISQ]; p. 195-196 pour les Véhicules hors réseau.

³ Source : Portrait de santé et de bien-être de la population (Dubé et Parent, 2007)

SECTION 2

ANALYSE



La présente section aborde les questions de sécurité et de santé publique liées à l'utilisation des véhicules hors route, à savoir :

- 2.1 au niveau de la sécurité :
 - les caractéristiques individuelles;
 - le comportement humain;
 - le véhicule;
 - l'environnement physique;
 - l'environnement social et légal;
- 2.2 au niveau de la santé publique : le bruit, la pollution et les milieux fragiles;
- 2.3 les autres considérations (le respect de la propriété et la concertation des partenaires).



SECTION 2 : ANALYSE

2.1.1 Sécurité en VHR : Individu⁴

Problématiques	Lois et règlements en vigueur	Activités déjà réalisées	Activités à faire en région	Modalités de réalisation DSP-GÎM
<p>Âge</p> <ul style="list-style-type: none"> 40 % des décès surviennent chez les moins de 30 ans (INSPQ, 2006, p. 6). 25 % des usagers de VTT effectuant une consultation à l'urgence ont moins de 30 ans comparativement à 11 % pour les usagers de motoneige. Les jeunes n'ont pas toujours les réflexes et la capacité physique (force) pour conduire de tels engins; « C'est plus dangereux quand c'est eux qui conduisent ». La performance des VHR fait qu'il est risqué de laisser conduire des engins aussi puissants (qui peuvent aller à 200 km/h) par des jeunes. Le poids du VTT entre en considération (engin trop lourd à manipuler par un jeune si un renversement survient). Dans la région, la majorité des personnes décédées par VHR était des hommes âgés entre 15 et 44 ans (Dubé et Parent, Portrait de santé GÎM, 2007, p. 69). 	<ul style="list-style-type: none"> Avoir 16 ans (autrefois l'âge minimal était de 14 ans); Avoir un certificat d'aptitude si moins de 18 ans. Ce certificat est obtenu aux termes d'une formation offerte par les fédérations des clubs de motoneige et de quads. <p>La hausse de l'âge minimal et la certification pour les moins de 18 ans (recommandées par les experts) ont été incluses dans la loi.</p>	<p>Contrôle des permis par les patrouilleurs.</p>	<p>Documenter le processus d'obtention du certificat (ex. : pré requis, contenu des formations).</p>	<p>Responsable : Charles Lemieux</p> <p>Partenaires : Fédération des clubs de motoneige Fédération des clubs quads Clubs de motoneige Clubs de quads</p> <p>Échéancier : 31 janvier 2009</p>
<p>Sexe</p> <ul style="list-style-type: none"> De façon générale, quatre victimes sur cinq sont de sexe masculin (décès et hospitalisations). Le taux annuel ajusté moyen de décès (p. 100 000) est plus élevé chez les hommes que chez les femmes dans chacun des réseaux locaux de santé, la région et le Québec (Dubé et Parent, Portrait régional de santé GÎM, 2007, p. 73). 	<p>Aucune mention</p>	<p>----</p>	<p>----</p>	<p>---</p>

⁴ Les dimensions du cadre d'analyse sont analysées selon la matrice de Haddon.

Problématiques	Lois et règlements en vigueur	Activités déjà réalisées	Activités à faire en région	Modalités de réalisation DSP-GÎM
<p>Expérience du conducteur de VHR</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'expérience du conducteur est un facteur de risque modifiable. L'INSPQ suggère de diminuer la puissance des VHR et de rendre obligatoires la certification en sécurité et la gestion des groupes (touristes); ▪ La perte de maîtrise est la cause la plus fréquente des décès en motoneige (47 % des cas), suivi par la collision (41 %) et les noyades (16 %); pour les VTT, c'est la perte de contrôle et les renversements (INSPQ, 2006, p. 9); ▪ La problématique des touristes qui louent des engins (5 % des décès en VHR, 23 % des décès en motoneige) est à considérer; ▪ On observe de nombreuses imprudences, de la témérité. <p>Note : l'expérience est une variable aussi importante que l'âge.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aucun véhicule supérieur aux normes (location, tourisme) n'est permis; ▪ Avoir un certificat d'aptitude si moins de 18 ans; ▪ Avoir un permis de conduire pour l'usage du VHR sur chemin public. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Formation sur la sécurité offerte par les fédérations; ▪ Club quad des Îles : une formation (portant sur la sécurité, l'environnement, le respect de la propriété) est donnée aux jeunes par un membre du club ; ▪ Unité régionale de loisirs et des sports : messages de CHAU-TV sur la sécurité et le respect de la propriété. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Valider/évaluer les formations offertes par les fédérations de motoneige et les clubs quads. ▪ Offrir, au besoin, aux locateurs et aux guides de VHR une formation de base sur la sécurité en VHR. 	<p>Responsable : Charles Lemieux</p> <p>Partenaires : Fédérations de VHR Clubs locaux</p> <p>Échéancier : 31 janvier 2009</p> <hr/> <p>Responsable : À déterminer</p> <p>Partenaires : Fédérations sportives Clubs quads Conférence régionale des élus (CRÉ)</p> <p>Échéancier annuel : Printemps pour les VTT Automne/hiver pour les motoneiges</p>

2.1.2 Sécurité en VHR : Comportement humain⁵

Problématiques	Lois et règlements en vigueur	Activités déjà réalisées	Activités à faire en région	Modalités de réalisation DSP-GÎM
<p>Vitesse</p> <ul style="list-style-type: none"> La vitesse pratiquée est un facteur de risque important qui résulte d'une augmentation de la puissance des VHR offerts sur le marché (et du sentiment de liberté). La vitesse est à l'origine des blessures (42 % des décès), du bruit amplifié et des gaz d'échappement. C'est un facteur clé sur lequel on peut agir (INSPQ, 2006, p. 7); Suggestions des intervenants et des participants à la consultation : taxer les VHR puissants, instaurer des amendes progressives pour les excès de vitesse (comme sur les routes). <p>Note : La vitesse peut aussi être réduite par d'autres moyens liés A) au véhicule (ex. : limiteur de vitesse), B) à l'environnement physique (ex. : configuration des sentiers) et C) à l'environnement social et légal (ex. : réduire la vitesse autorisée).</p>	<ul style="list-style-type: none"> Vitesse maximum permise : 70 km/h pour la motoneige, 50 km/h pour les VTT, sauf sur les sentiers et les lieux désignés où elle peut différer; Avoir un cinémomètre (indicateur de vitesse); Garder une bonne distance du véhicule qui précède; Le gouvernement peut fixer la puissance des VHR de location. 	<ul style="list-style-type: none"> Formation sur la sécurité offerte par les fédérations de motoneige et clubs quads; Contrôles effectués par les agents de la paix et agents de surveillance des sentiers. 	<ul style="list-style-type: none"> Évaluer la possibilité d'intégrer un volet <i>vitesse</i> à une formation sur l'alcool en VHR. 	<p>Responsable : Charles Lemieux</p> <p>Partenaires : Fédérations de VHR Clubs locaux Normand Durand</p> <p>Échéancier : 31 mars 2009</p>
<p>Alcool</p> <ul style="list-style-type: none"> Facteur de risque important : 50 % des conducteurs décédés de VHR avaient consommé de l'alcool avant l'accident; 30 % à 35 % des victimes décédées dépassaient la limite légale (INSPQ, 2006, p. 7); 	<ul style="list-style-type: none"> Interdiction (pour le conducteur et le passager) de consommer des boissons alcooliques. 	<ul style="list-style-type: none"> Formation sur la sécurité offerte par les fédérations; Campagne de sensibilisation de la Fédération des clubs de motoneige (INSPQ, 2004); 	<p>« Développement et expérimentation d'une intervention préventive pour réduire les conséquences de la consommation d'alcool chez les jeunes de moins de 18 ans qui font usage d'un VHR » (Plan d'action de santé publique 2004-2007, mai 2004, p. 87).</p>	<p>Responsable : Normand Durand</p> <p>Partenaires : Charles Lemieux, DSP Clubs quads Clubs de motoneige</p>

⁵ Les dimensions du cadre d'analyse sont analysées selon la matrice de Haddon.

Problématiques	Lois et règlements en vigueur	Activités déjà réalisées	Activités à faire en région	Modalités de réalisation DSP-GIM
<ul style="list-style-type: none"> On suggère de diminuer l'accès aux débits d'alcool (chalets sur les sentiers) (INSPQ, 2006, p. 17-18). 		<ul style="list-style-type: none"> Contrôles effectués par les agents de la paix et les agents de surveillance des sentiers. 		<p>Échéancier : Évaluation des activités déjà réalisées : mars 2009</p> <p>Développement et expérimentation : calendrier d'activité de Normand Durand</p>
<p>Surcharge</p> <ul style="list-style-type: none"> On observe parfois la présence d'un passager même si le véhicule (VTT) est non adapté pour deux personnes. 	<ul style="list-style-type: none"> Ne pas transporter plus de passagers que le nombre permis par la loi; Certains VTT de 800 cc et plus ont un 2^e siège (en raison du rajeunissement du parc de véhicules). 	<ul style="list-style-type: none"> Normes fédérales en application en 2007; Contrôles effectués par les agents de la paix et agents de surveillance des sentiers. 	Évaluer la possibilité d'intégrer la problématique de la surcharge à une formation générale sur la sécurité en VHR.	<p>Responsable : Charles Lemieux</p> <p>Partenaires : Fédérations de VHR Clubs quads Clubs de motoneige</p> <p>Échéancier : 31 août 2009</p>
<p>Non-respect des lois et règlements</p> <ul style="list-style-type: none"> C'est un aspect mis en cause dans les accidents. Le pouvoir des agents de surveillance (immobiliser un VHR, vérifier les papiers) n'est pas respecté par les usagers. <p>On suggère de donner le mandat d'appliquer les lois à des agents de la paix (policiers) formés (suggestion formulée par plusieurs intervenants).</p>	<ul style="list-style-type: none"> Les agents de la surveillance et la Sûreté du Québec ont le mandat de faire respecter la loi. 	<ul style="list-style-type: none"> Formation sur la sécurité offerte par les fédérations; Surveillance policière de la Sûreté du Québec sur les sentiers (1 350 opérations au Québec en 2003) et suivi des plaintes. 	<p>Évaluer la possibilité d'intégrer la problématique à une formation générale sur la sécurité en VHR.</p> <ul style="list-style-type: none"> Accentuer l'impression d'être toujours surveillé; Aborder l'aspect liberté (VTT signifie véhicule tout terrain), témérité; La surveillance est un élément incontournable pour assurer le respect des règlements. 	<p>Responsable : Charles Lemieux</p> <p>Partenaires : Fédérations sportives Clubs quads Clubs de motoneige</p> <p>Échéancier : 31 août 2009</p>

2.1.3 Sécurité en VHR : Véhicule

Problématiques	Lois et règlements en vigueur	Activités déjà réalisées	Activités à faire en région	Modalités de réalisation DSP-GîM
<p>Visibilité</p> <ul style="list-style-type: none"> Il y a risque de collision entre deux VHR ou entre un VHR et un piéton, bénévole, patrouilleur, fermier, baigneur (sur les plages aux îles); La configuration du sentier empêche de voir loin devant soi; Les véhicules sont de plus en plus silencieux, donc risque accru d'accident; Noirceur : 28 % des décès en VHR surviennent entre 22 h et 6 h. 	<ul style="list-style-type: none"> Avoir un phare blanc à l'avant, un feu de position rouge à l'arrière, un feu de freinage rouge à l'arrière et un rétroviseur; Toujours avoir les feux allumés et non obstrués; Obligation pour les agents de surveillance et le personnel d'entretien de circuler avec des gyrophares et des feux clignotants. <p><i>Aucune mention sur le port de dossards...</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Formation sur la sécurité offerte par les fédérations; Campagne de sensibilisation de la Fédération des clubs de motoneige du Québec (selon INSPQ, 2004), deux ou trois régions sont visitées chaque année; Contrôles effectués par les agents de la paix et agents de surveillance des sentiers. 	<ul style="list-style-type: none"> S'assurer que les règles de visibilité sont intégrées aux programmes de formation; S'assurer que la signalisation (mesure passive) est adéquate aux intersections entre les routes et les sentiers de VHR. <p>Cet aspect a été signalé dans les commentaires de la DSP sur le diagnostic des sentiers interrégionaux.</p>	<p>Responsable : Charles Lemieux</p> <p>Partenaires : Fédérations sportives Clubs quads Clubs de motoneige</p> <p>Échéancier : 31 janvier 2009</p>
<p>Protection des usagers</p> <ul style="list-style-type: none"> L'instabilité est une cause d'accident pour VTT (INSPQ, 2006); La lourdeur (un jeune ne peut se dégager d'un VTT qui est tombé sur lui); Le port des équipements de sécurité (casque, bottes) n'est pas toujours respecté par les usagers. <p>Il n'y aurait pas de normes spécifiques sur la protection des occupants en cas de collision ou de renversement (INSPQ, 2006, p. 4).</p>	<ul style="list-style-type: none"> Avoir un système de freinage; Un seul traîneau permis – s'il est conforme aux normes (feux, réflecteurs, barre d'attache); Interdiction de modifier ou de retirer les équipements réglementaires; Obligation des clubs d'assurer la sécurité des usagers via les agents de surveillance; 	<ul style="list-style-type: none"> Normes fédérales prévues en 2007. 	<ul style="list-style-type: none"> S'assurer que les usagers sont bien informés des nouvelles lois et des nouveaux règlements en vigueur, notamment en ce qui concerne l'interdiction de modifier ou retirer des équipements réglementaires, le port des équipements de sécurité obligatoires et le respect des règles. 	<p>Responsable : Charles Lemieux</p> <p>Partenaires : Fédérations sportives Clubs quads Clubs de motoneige</p> <p>Échéancier : 31 janvier 2009</p>

Problématiques	Lois et règlements en vigueur	Activités déjà réalisées	Activités à faire en région	Modalités de réalisation DSP-GÎM
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obligation de porter des bottes conformes, un casque avec visière ou des lunettes de sécurité; ▪ Obligation de respecter les lois et les règlements de circulation (circuler à droite de la voie, céder le passage, etc.); <p>Les normes de construction sont de compétence fédérale. C'est une responsabilité des constructeurs de VHR.</p>			

2.1.4 Sécurité en VHR : Environnement physique

Problématiques	Lois et règlements en vigueur	Activités déjà réalisées	Activités à faire en région	Modalités de réalisation DSP-GîM
<p>Réseau routier - chemins publics</p> <ul style="list-style-type: none"> La circulation sur la voie publique cause 28 % des décès de VHR au Québec (causes : collisions, traverses dangereuses). La route publique serait le principal lieu de décès en VTT (INSPQ, 2006, p. 5); Les municipalités demandent l'allègement de la loi alors que, pour l'INSPQ, circuler sur les chemins publics devrait être une exception (les VHR ne sont pas conçus pour circuler sur la route); Toute traverse et circulation de VHR sur la route doit être accompagnée d'une signalisation appropriée. Il y a aussi danger de collision entre les VHR et les piétons. 	<ul style="list-style-type: none"> Interdiction de circuler à plus de 1 km d'une traverse (autrefois, cette distance était de 500 m). L'INSPQ est en désaccord avec cette disposition de la loi. Le MTQ estime que la distance de 500 m ne permet pas de rencontrer tous les cas de figure (ex. : traverse, pont, autoroute). Le MTQ devra donner une autorisation dans chaque cas. 	<ul style="list-style-type: none"> Formation sur la sécurité offerte par les fédérations; Étudier les lieux conflictuels et faire une signalisation appropriée (MTQ). 	<ul style="list-style-type: none"> Rehausser le système de sentiers (CRÉ). <p>Cet aspect a été signalé dans les commentaires de la DSP sur le diagnostic des sentiers interrégionaux.</p>	Ne s'applique pas
<p>Chemins forestiers</p> <ul style="list-style-type: none"> La circulation sur les chemins forestiers semble aussi hasardeuse que sur la route (15 % des décès du réseau routier; INSPQ, 2006, p. 5). 			<p>Mettre au point un protocole d'évacuation des blessés.</p>	Ne s'applique pas
<p>Signalisation</p> <ul style="list-style-type: none"> Cet aspect est lié aux accidents sur les plans d'eau et traverses de route. La littérature met plus l'accent sur le non-respect de la signalisation existante que les lacunes de la signalisation comme telles. 		<ul style="list-style-type: none"> Aide financière du ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) aux clubs pour installer la signalisation; Club VTT : pose d'équipement de signalisation, usage de véhicule d'entretien des sentiers. 	<p>Insister sur l'importance de la signalisation (mesure passive).</p> <p>Cet aspect a été signalé dans les commentaires de la DSP sur le diagnostic des sentiers interrégionaux.</p>	Ne s'applique pas

Problématiques	Lois et règlements en vigueur	Activités déjà réalisées	Activités à faire en région	Modalités de réalisation DSP-GÎM
<p>Suggestions :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Besoin d'une signalisation uniforme; ▪ Besoin d'une signalisation adéquate pour l'évacuation des blessés. 				
<p>Aménagement et entretien des sentiers</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Il est confié aux clubs; ▪ Peu d'accidents se produisent dans les sentiers balisés; ▪ En Gaspésie, il y a un grand territoire à couvrir et beaucoup d'usagers, mais peu de bénévoles et un financement insuffisant : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Motoneige : 18 clubs, 2 959 km de sentier; ▪ VTT : 696 km de sentier (dont 180 en hiver); <p>Certaines infrastructures doivent être :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ consolidées (ponts, ponceaux); ▪ pensées selon les normes provinciales. <p>Les aménagements doivent avoir des zones tampons pour diminuer le risque de blessure en cas d'accident. L'aménagement adéquat des sentiers est le meilleur moyen pour diminuer les effets négatifs du bruit et augmenter la sécurité. Selon l'INSPQ, il n'y a pas de norme précise concernant la configuration géométrique des sentiers (pentes, courbes); il faudrait des normes provinciales (INSPQ, 2006, p. 18).</p>		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aide financière du MELS aux clubs (entretien, achat d'équipements); ▪ CRÉ – CRCD : développement d'infrastructures (19 projets, 200 km de sentier dans la région); ▪ 3 000 000 \$ ont été investis pour le développement des sentiers de motoneige; on investit une somme semblable pour les sentiers de VTT – qui sont complétés aux deux tiers (M. Gilbert Scantland, CRÉ-GÎM, Commission parlementaire, 9 mars 2006). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménager les sentiers pour être conforme aux normes de sécurité (activité en cours par la CRÉ en collaboration avec le MTQ) (CRÉ, 2007, compte rendu de réunions). 	<p>Ne s'applique pas pour la DSP</p>

Problématiques	Lois et règlements en vigueur	Activités déjà réalisées	Activités à faire en région	Modalités de réalisation DSP-GÎM
<p>Plans d'eau</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 12 % des décès de VHR au Québec seraient survenus sur un plan d'eau. La submersion est la 2^e cause de décès par motoneige (INSPQ, 2006, p. 5); ▪ Les accès sont nombreux et le climat varie d'une saison à l'autre; on recommande aux clubs de poser une signalisation adéquate. ▪ Santé publique : on évalue la pertinence de laisser circuler les VHR sur les plans d'eau potable. 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Campagnes de sensibilisation menées par les fédérations. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ S'assurer que la signalisation est adéquate. <p>Cet aspect a été signalé dans les commentaires de la DSP sur le diagnostic des sentiers interrégionaux.</p>	<p>Ne s'applique pas</p>

2.1.5 Sécurité en VHR : Environnement légal et social

Problématiques	Lois et règlements en vigueur	Activités déjà réalisées	Activités à faire en région	Modalités de réalisation DSP-GîM
<p>Non-respect des lois et règles par les usagers Reprise d'un point précédent (p. 6)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Autorité des agents remise en question; ▪ Agents peu formés; ▪ La surveillance des sentiers est assurée par des bénévoles rattachés aux clubs (moins nombreux, plus épuisés). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Respecter les agents de la paix et les agents de surveillance des sentiers; ▪ Remettre, sur demande aux agents, les papiers requis (permis, certificats, etc.); ▪ Possibilité, aux usagers et aux clubs, de recevoir des amendes s'il y a non respect des règles (vitesse, équipement, etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aide financière du MELS aux clubs (formation des agents de surveillance). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Avoir un nombre suffisant d'agents formés compte tenu du territoire. 	<p>Ne s'applique pas</p>
<p>Évacuation des blessés</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 83 % des victimes ont été conduites à un service de santé moins de deux heures après l'appel d'urgence (INSPQ, 2006, p. 7); ▪ La signalisation et le balisage des sentiers facilitent l'évacuation des blessés. 			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élaborer un plan d'évacuation des blessés comprenant les services de premiers soins, un mode de localisation, une équipe de patrouilleurs, de l'équipement de communication, etc. 	<p>Responsable : Porteur du dossier « Services préhospitaliers et mesures d'urgence » de l'ASSGîM</p> <p>Partenaires : Fédérations sportives Clubs quads Clubs de motoneige</p> <p>Échéancier : À déterminer</p>
<p>Promotion de l'usage des VHR</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La mise en vente des VHR est invitante. On mise sur la vitesse, l'aventure, la liberté, etc. 			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Explorer les avenues pour nuancer le contenu des messages (ex. : les VHR sont aussi une source de danger). <p>Note : ce type d'intervention reste de la responsabilité des gouvernements supérieurs qui régissent la publicité.</p>	<p>Responsable : Charles Lemieux</p> <p>Partenaires : Fédérations sportives Clubs quads Clubs de motoneige</p> <p>Échéancier : 29 février 2009</p>

2.2 Santé publique et usage des VHR : Facteurs affectant l'environnement⁶

Problématiques	Lois et règlements en vigueur	Activités déjà réalisées	Activités à faire en région	Modalités de réalisation DSP-GÎM
<p>Pollution de l'air, odeurs (<i>pour usagers et riverains</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Moteur à deux temps : rejet de gaz polluants dans l'environnement en raison de la combustion incomplète : monoxyde de carbone, oxyde d'azote (smog), oxyde sulfureux, benzène (VHR plus polluant que les autos). Les gaz émis affectent les systèmes cardiovasculaire, respiratoire et nerveux; ▪ On suggère d'éloigner les sentiers des zones habitées, d'augmenter la performance environnementale des moteurs, de remplacer le moteur à deux temps; ▪ Exposition accrue pour les usagers s'il y a circulation en groupe sur de longs déplacements (caravaning) ou lors d'attente aux points de service (chalets); ▪ On suggère de hausser les frais d'immatriculation et des incitatifs financiers pour acheter des VHR non polluants (INSPQ, 2006). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Avoir un système d'échappement adéquat; ▪ Interdiction de modifier le système d'échappement; ▪ Interdiction de circuler à moins de 30 mètres (100 pieds) d'une habitation; ▪ Normes de Transport Canada applicables en 2007. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Club quad des Îles : formation (sécurité, environnement, respect de la propriété) donnée aux jeunes par un membre du club. 	À déterminer au besoin	Ne s'applique pas
<p>Bruit</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pollution sonore pour les riverains de sentier à forte densité de circulation : perte de la capacité auditive, sommeil, difficultés de communication et parole, stress, problèmes cardiovasculaires, gêne, inconfort/déplaisir, baisse de la performance, comportements 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Avoir l'équipement réglementaire; ▪ Interdiction de modifier les équipements réglementaires; ▪ Interdiction de circuler à moins de 30 mètres (100 pieds) d'une habitation; 	<p>Selon l'INSPQ, il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ contrôler le bruit à la source (diminuer la puissance du moteur, le système d'échappement); 	À déterminer au besoin	Ne s'applique pas

⁶ Outre les blessures, le bruit et les gaz d'échappement ont été identifiés par l'INSPQ comme des problématiques majeures liées aux VHR.

Problématiques	Lois et règlements en vigueur	Activités déjà réalisées	Activités à faire en région	Modalités de réalisation DSP-GÎM
<p>antisociaux, agressivité, usage de tranquillisants (INSPQ, 2006, p. 12-13);</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pour les usagers : diminution de la communication verbale, de l'audition; ▪ Problème en lien avec vitesse, augmentation de la performance et du nombre de VHR; ▪ On suggère d'éloigner les sentiers des zones habitées, de diminuer la vitesse, les heures et de restreindre les lieux de circulation, de faire un corridor large, de hausser les frais d'immatriculation. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Normes de Transport Canada. ▪ Les problématiques de bruit et de pollution de l'air sont toutes deux liées à la performance des moteurs. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ contrôler les comportements (réduire la vitesse, restreindre les heures d'usage des VHR); ▪ contrôler l'environnement (éloigner les sentiers des habitations). <p>Étude socioacoustique (en cours) par l'INSPQ.</p>		
<p>Empiètement sur les milieux fragiles (lles) Détérioration des milieux, comportement des espèces animales, disparition des espèces.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plusieurs lois et règlements existent déjà pour encadrer le passage des VHR (Loi sur la conservation de la faune, Loi sur les habitats fauniques, etc.). 		<p>À déterminer au besoin</p>	<p>Ne s'applique pas</p>

2.3 Usage des VHR : Autres considérations

Problématiques	Lois et règlements en vigueur	Activités déjà réalisées	Activités à faire en région	Modalités de réalisation DSP-GÎM
<p>Respect de la propriété :</p> <ul style="list-style-type: none"> Aspect important de l'avis des intervenants (conflits entre les usagers et les propriétaires); Les propriétaires et exploitants d'entreprises agricoles et forestières sont aussi usagers de VHR (ex. pour aller sur leurs terres). 	<ul style="list-style-type: none"> Circuler sur les lieux désignés permis par le gouvernement, les clubs ou les propriétaires privés; Interdiction de circuler à moins de 30 mètres (100 pieds) des résidences, sauf exception; Interdiction de bloquer les sentiers. 	<ul style="list-style-type: none"> Unité régionale de loisirs et des sports : messages de CHAU-TV sur la sécurité et le respect de la propriété privée ; Mise sur pied d'une table de concertation régionale. 	<ul style="list-style-type: none"> Obtenir les permissions nécessaires des propriétaires (droits de passage); Club quad des Îles : formation (sécurité, environnement, respect) donnée aux jeunes par un membre du club. 	Ne s'applique pas
<p>Concertation des partenaires</p> <ul style="list-style-type: none"> L'INSPO (2006, p. 17) suggère d'adopter une approche globale (plus efficace que la seule sensibilisation ou responsabilisation des usagers); Besoin de normes provinciales. <p>Importance de l'implication de la santé publique, dont le mandat consiste à protéger la population.</p>	Le MTQ a mandaté la Conférence régionale des élus pour gérer la situation dans les différentes régions du Québec, dont la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.	<ul style="list-style-type: none"> Mise sur pied d'une table de concertation. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan d'action (déjà réalisé). 	La DSP est membre de la Table régionale de concertation sur les VHR
Autres considérations	<ul style="list-style-type: none"> Affichage des réglementations par le club; Avoir une assurance de responsabilité civile; 		<ul style="list-style-type: none"> CRÉ – CRCD : plan directeur de l'aménagement des sentiers de motoneige; Travaux du comité d'étude sur la circulation motorisée aux Îles. 	Ne s'applique pas

Problématiques	Lois et règlements en vigueur	Activités déjà réalisées	Activités à faire en région	Modalités de réalisation DSP-GÎM
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'état pourra fixer des dispositions supplémentaires par règlement (ex. : vitesse, équipements de sécurité, de visibilité, antipollution, lieux de pratique, signalisation); ▪ Informer les MRC de leurs pouvoirs. 			

SECTION 3

ACTEURS IMPLIQUÉS



SECTION 3 : ACTEURS IMPLIQUÉS

Les principaux acteurs figurent en caractères gras.

- Agents de surveillance des sentiers : inspecteurs, enquêteurs nommés en vertu de la Loi sur la sécurité du transport terrestre. Ils sont le plus souvent des bénévoles associés aux clubs de motoneige ou de VTT. Ils assurent l'application de la loi.
- **Premiers répondants** : évacuation des blessés en collaboration avec les ambulanciers.
- **Clubs locaux de motoneige et de VTT** : ont pour mandat d'aménager et d'entretenir les sentiers, de percevoir les droits, d'assurer la sécurité.
- **Conférence régionale des élus (CRÉ)** : le ministère des Transports du Québec a désigné les CRÉ comme principaux interlocuteurs régionaux dans le dossier des VHR de chaque région et leur a attribué un budget de 40 000 \$. La CRÉ-GÎM a mis sur pied deux tables de concertation à l'automne 2006 (une en Gaspésie et une aux Îles). Contact : M. Olivier Demers.
- Corps policiers (Sûreté du Québec, sûretés municipales) : depuis 2001, la Loi sur la police prévoit que les corps policiers (la SQ et les municipalités) ont l'obligation de patrouiller les sentiers de motoneige. La SQ emploie l'approche de police communautaire dans ses rapprochements avec les usagers de VTT.
- Centres de santé et de services sociaux : le CSSS des Îles a participé aux travaux de *Attention fragiles* pour sécuriser la pratique des VHR; le CSSS de la Baie-des-Chaleurs envisage aussi d'aborder la question (automne 2007).
- Éducation (dans le cadre des ententes MSSS-MELS) : pas d'activité connue auprès des jeunes sauf pour les saines habitudes de vie. Aucune activité n'est faite en ce sens actuellement. Voir le MELS pour des activités au niveau provincial.
- **Fédération des clubs de motoneige du Québec (FCMQ)** : elle compte 85 000 membres au Québec et offre des cours de certification aux jeunes de 16-17 ans en lien avec la nouvelle loi. Ces cours sont donnés par la firme Conduipro.
- **Fédération québécoise des clubs quads (FCCQ)** (51 000 membres au Québec) : cette fédération offre un cours de certification aux jeunes de 16-17 ans par des formateurs accrédités du Conseil canadien de la sécurité. Le cours, d'une durée d'une journée, porte sur la sécurité, l'habillement, la connaissance du quad, la conduite (virages, arrêts brusques), l'évaluation du terrain, le franchissement des obstacles, la conduite en colline et le respect de l'environnement ; le coût est de 75 \$ plus taxes.
- **Institut national de santé publique du Québec (INSPQ)** : l'institut a produit des mémoires lors de la consultation et la Commission parlementaire sur les VHR en 2006. Elle a aussi été mandatée pour réaliser une étude socioacoustique sur les inconforts causés par les VHR près des sentiers.
- Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) : ce ministère gère les programmes d'aide financière pour les clubs de motoneige et de quads (ex. : pour la promotion de la sécurité).
- Ministère des Affaires municipales et des Régions (MAMR) : ce ministère accorde 4 000 000 \$ pour le développement de sentiers récréatifs dans toutes les régions de la province.
- **Ministère des transports du Québec (MTQ)** : ce ministère gère l'application de la loi 9 sur les véhicules hors route (et divers règlements)⁷.
- Municipalités régionales de comté (MRC) : elles peuvent identifier les tracés de sentier de motoneige et VTT dans leurs schémas d'aménagement. Cette approche demeure contestée par les propriétaires terriens (UPA) qui ne veulent pas que le tracé devienne un droit acquis pour les clubs (source : travaux en commission parlementaire).
- Municipalités : elles ont certains pouvoirs (ex. : lieux de pratique des VHR, vitesse, distance minimale, heures de circulation des VHR, etc.).
- **Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)** : fixe et obtient les droits d'immatriculation des VHR et fournit les données statistiques sur les accidents et le nombre de VHR en circulation. Ces frais sont affectés à l'entretien des réseaux de sentier. Le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) administre ce programme. Elle ne mène pas de campagne de sécurité sur les VHR, car ce sont des véhicules hors route. La SAAQ est informée des infractions au dossier et n'indemnise pas les usagers de VHR accidentés.
- Transporteurs ferroviaires (CN, CP, VIA Rail) : ils opèrent des circuits de chemin de fer du côté sud de la péninsule. L'opération *Garautrain* fournit des conseils de sécurité sur la cohabitation entre les usagers de VHR et les opérateurs de train

⁷ Outre le MTQ et le MELS, d'autres ministères sont interpellés par la problématique (ministère des Affaires municipales et des Régions, ministère de la Sécurité publique [SQ], ministère de l'Environnement, etc.).

ÉLÉMENTS DE CONCLUSION



ÉLÉMENTS DE CONCLUSION

Problématiques

- Popularité grandissante des VHR en général, surtout les VTT;
- Contribution des VHR à l'économie régionale (tourisme, maintien des infrastructures) estimée à 42 000 000 \$;
- **Surmortalité par VHR en Gaspésie et aux Îles : les VHR contribuent à la surmortalité régionale par traumatismes;**
- Gaspésie : grand territoire avec **peu de bénévoles pour** entretenir les sentiers et **assurer la sécurité**. Le financement des clubs est précaire;
- Présence de chemin de fer (sud de la péninsule gaspésienne);
- Situation particulière aux Îles-de-la-Madeleine où la protection de l'environnement est importante;
- Problématique d'évacuation des blessés, plus particulièrement sur les routes forestières de la MRC du Rocher-Percé;
- **Lien observé entre l'alcool et les accidents : 50 % des décès au Québec. Pourtant, peu d'importance semble être accordée à ce problème;**
- La loi 9 promet un meilleur encadrement (surveillance des sentiers par des agents, de certificats d'aptitudes aux 16-17 ans), mais son impact réel reste à déterminer. En effet, la surveillance des sentiers semble ponctuelle et la participation des jeunes aux formations de certification est faible.

Éléments de solution

- Volonté de la Direction de santé publique pour diminuer la mortalité et la morbidité liées aux VHR (ex. : plan d'action régional, expertise en prévention des traumatismes);
- Implication des membres de la Table régionale de concertation sur les VHR (Conférence régionale des élu(e)s) dans le maintien des infrastructures; l'aspect sécurité sera abordé éventuellement en vertu du mandat de la table.

Suivi à donner par la DSP

- Poursuivre la participation de la DSP aux travaux de la Table régionale de concertation sur les VHR (Conférence régionale des élu(e)s);
- Rejoindre les usagers concernés (ex. : plus de 18 ans);
- Traiter de l'importance accordée à l'alcool : relativement peu développée dans les formations des usagers;
- Participer, au besoin, aux activités de l'Agence de la santé et des services sociaux de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (ex. : évacuation des blessés) et de la CRÉ;
- Donner suite aux demandes particulières des établissements et partenaires du réseau régional de santé (ex. CSSS de la Baie-des-Chaleurs);
- ASSSGÎM : participer éventuellement aux travaux sur l'évacuation des blessés.

BIBLIOGRAPHIE

BERGERON ET AUTRES (2006). *Mémoire de l'Institut national de santé publique du Québec et des directions de santé publique du Québec à la Commission parlementaire sur les transports et l'environnement : consultations particulières et audiences publiques dans le cadre du document d'orientation sur les véhicules hors route présenté par la ministre déléguée au transport, INSPQ, 37 pages.*

DUBÉ, NATHALIE et PARENT, CLAUDE (2007). *L'état de santé et de bien-être de la population de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, évolution, situation actuelle, comparaison avec le Québec.* Direction de santé publique Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, 103 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2005). *Consultation publique sur les véhicules hors route : document de réflexion, 48 pages.*



ANNEXE : PLAN D'ACTION RÉGIONAL



ANNEXE

Plan d'action régional pour la sécurité des usagers de véhicules hors route
Objectif : contribuer à réduire la morbidité et la mortalité chez les usagers de véhicules hors route
(Source : Priorités nationales de santé publique, 2007)

Domaine	Activités		Responsable	Partenaires	Échéancier	Produit, critères d'évaluation
Modifier le comportement des usagers	Documenter le processus de certification des conducteurs de VHR aux niveaux suivants : réglementation, alcool, vitesse, surcharge (nombre de passagers), visibilité, équipements de protection, respect de la propriété, environnement), etc.	Consultation auprès des partenaires concernés	Charles Lemieux (DSP)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fédération des clubs de VHR ▪ Fédération des clubs quads ▪ Clubs locaux de motoneige ▪ Clubs locaux de VTT 	31 janvier 2009	Nombre de partenaires contactés
		Analyse et synthèse de l'information recueillie	Charles Lemieux (DSP)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Christiane Paquet (validation) 	29 février 2009	Analyse effectuée
	Sensibiliser les jeunes (16-17 ans) aux dangers de la conduite avec facultés affaiblies.	Enrichir la formation <i>Action-Polyvalente</i> avec les aspects liés à la pratique des VHR	Normand Durand (DSP)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Charles Lemieux ▪ Christiane Paquet (validation) 	1 avril 2009	Formation mise à jour
		Donner la formation <i>Action-Polyvalente</i> aux groupes de jeunes du secondaire	Normand Durand (DSP)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Directions des écoles 	Selon l'échéancier de Normand Durand	Nombre de jeunes rejoints
	Sensibiliser les usagers de véhicules hors route <i>selon une formule à déterminer</i> à la sécurité en véhicules hors route.	Préparation du contenu	Charles Lemieux (DSP)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Clubs locaux VHR ▪ Christiane Paquet (validation) 	31 août 2009	Contenu élaboré
		Projet pilote sur une MRC	Charles Lemieux (DSP)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Clubs locaux de VHR 	31 décembre 2009	Projet pilote évalué

Domaine	Activités		Responsable	Partenaires	Échéancier	Produit, critères d'évaluation
		Régionalisation de l'activité	Charles Lemieux (DSP)	<ul style="list-style-type: none"> Clubs locaux de VHR 	Après 2010	Nombre de formations Nombre d'usagers rejoints
Modifier l'environnement physique	Aménager des lieux sécuritaires pour les usagers de VHR (utilisation de mesures passives) <i>(mentionné à titre indicatif)</i>		<ul style="list-style-type: none"> CRÉ Clubs locaux VHR MTQ 	<ul style="list-style-type: none"> DSP (Charles Lemieux) au besoin 	Continu	Ne s'applique pas
Modifier l'environnement socio-économique	Coordonner les secours aux usagers blessés <i>(mentionné à titre indicatif)</i>		Comité éventuel formé par : les premiers répondants, les policiers, les ambulanciers, etc.	<ul style="list-style-type: none"> Responsable des services préhospitaliers et mesures d'urgence de la DRAMSP (ASSSGÎM) 	À déterminer	À déterminer
	Documenter, au besoin, la problématique des blessures en VHR <i>(mentionné à titre indicatif)</i>		DSP	<ul style="list-style-type: none"> MSSS SAAQ INSPO 	Continu (via portraits de santé)	À déterminer

NOTES



