



National Library
of Canada

Acquisitions and
Bibliographic Services Branch

395 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N4

Bibliothèque nationale
du Canada

Direction des acquisitions et
des services bibliographiques

395, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0N4

Your file *Votre référence*

Our file *Notre référence*

NOTICE

The quality of this microform is heavily dependent upon the quality of the original thesis submitted for microfilming. Every effort has been made to ensure the highest quality of reproduction possible.

If pages are missing, contact the university which granted the degree.

Some pages may have indistinct print especially if the original pages were typed with a poor typewriter ribbon or if the university sent us an inferior photocopy.

Reproduction in full or in part of this microform is governed by the Canadian Copyright Act, R.S.C. 1970, c. C-30, and subsequent amendments.

AVIS

La qualité de cette microforme dépend grandement de la qualité de la thèse soumise au microfilmage. Nous avons tout fait pour assurer une qualité supérieure de reproduction.

S'il manque des pages, veuillez communiquer avec l'université qui a conféré le grade.

La qualité d'impression de certaines pages peut laisser à désirer, surtout si les pages originales ont été dactylographiées à l'aide d'un ruban usé ou si l'université nous a fait parvenir une photocopie de qualité inférieure.

La reproduction, même partielle, de cette microforme est soumise à la Loi canadienne sur le droit d'auteur, SRC 1970, c. C-30, et ses amendements subséquents.

**Transport et Mobilité des Résidents du Village de Kangiqsualujjuaq (Nunavik) :
Le cas de la Mòtoneige**

**par
Paul St-Onge**

**Département de Géographie
Université McGill
Mars 1996**

**Mémoire présenté à la faculté des études supérieures en vue de l'obtention du
grade de Maître ès arts
(M.A.) en géographie**

© Paul St-Onge 1996



National Library
of Canada

Acquisitions and
Bibliographic Services Branch

395 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N4

Bibliothèque nationale
du Canada

Direction des acquisitions et
des services bibliographiques

395, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0N4

Your file *Votre référence*

Our file *Notre référence*

The author has granted an irrevocable non-exclusive licence allowing the National Library of Canada to reproduce, loan, distribute or sell copies of his/her thesis by any means and in any form or format, making this thesis available to interested persons.

L'auteur a accordé une licence irrévocable et non exclusive permettant à la Bibliothèque nationale du Canada de reproduire, prêter, distribuer ou vendre des copies de sa thèse de quelque manière et sous quelque forme que ce soit pour mettre des exemplaires de cette thèse à la disposition des personnes intéressées.

The author retains ownership of the copyright in his/her thesis. Neither the thesis nor substantial extracts from it may be printed or otherwise reproduced without his/her permission.

L'auteur conserve la propriété du droit d'auteur qui protège sa thèse. Ni la thèse ni des extraits substantiels de celle-ci ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans son autorisation.

ISBN 0-612-12086-4

Canada

Résumé

Ce mémoire pondère les conséquences de l'introduction de la motoneige chez les Inuit de l'Arctique canadien et plus particulièrement ceux du village nordique de Kangiqsualujjuaq au Nunavik. En comparant les habitudes traditionnelle et moderne de locomotion dans une aire spécifique, il est possible de comprendre les impacts de cette micro-technologie sur les fondements de la culture inuit. De plus, cette étude trace en détail le chemin parcouru par les Inuit, en matière de transport, au cours du présent siècle.

L'occidentalisation des Inuit relève de plusieurs facteurs dont l'introduction d'artefacts provenant du monde des Blancs. Bien qu'il soit assez difficile d'identifier le degré d'influence d'une technologie moderne sur une culture traditionnelle, il n'en demeure pas moins que la motoneige a influencé nombres de sphères tel: économique, culturelle et sociale. Malgré ce constat, la motoneige n'a pas uniquement contribué à accélérer le processus d'occidentalisation mais a également permis de renforcer certaines pratiques traditionnelles.

Mots clés: transport, mobilité, motoneige, véhicule, Kangiqsualujjuaq et Inuit

Abstract

This thesis discusses the impact of the snowmobile on the Inuit society in northern Canada and more specifically in Kangiqsualujjuaq (Nunavik). By drawing the portrait of traditional and modern habits of mobility, it is possible to understand the influence of the snowmobile -considered as micro-technology- on the fundamental structures of the Inuit society. More generally, the research illustrates the evolution of the means of transportation starting from the pre-contact period to the 1990's.

Westernization of the Inuit society is not the consequence of only one item but the combination of many. Even if it is difficult to evaluate the influence of a particular technology on a cultural system, snowmobile has had an important impact on the social, cultural and economic values of the Inuit society. The results of the introduction of this vehicle are not only the consolidation of the westernization way of living, because the snowmobile also gives to the Inuit society, the technology needed to practice traditional activities in a contemporary context.

Keywords: transport, mobility, snowmobile, Kangiqsualujjuaq and Inuit

Table des matières

INTRODUCTION GÉNÉRALE

| | |
|--------------------------------------|----|
| 1. Organisation du mémoire | 1 |
| 2. Objectifs de la recherche | 2 |
| 3. Hypothèses de la recherche | 4 |
| 4. Méthodologie | 5 |
| 4.1. Les observations sur le terrain | 6 |
| 4.2. Entretiens structurés | 7 |
| 4.3. Campagne d'échantillonnage | 7 |
| 4.4. Cartographie | 8 |
| 5. Définition de la région à l'étude | 9 |
| 5.1. Paramètres physiques | 9 |
| 5.2. Profil socio-économique | 10 |

MODULE 1. De L'autarcie à la dépendance

| | |
|---|----|
| Introduction | 14 |
| 1.1. Mode de vie traditionnel | 14 |
| 1.1.1. Histoire de l'occupation humaine | 14 |

| | |
|--|----|
| 1.1.2. Cycle saisonnier | 15 |
| Introduction | 15 |
| a) Hiver | 17 |
| b) Été | 18 |
| 1.2. Les transports traditionnels dans l'Arctique canadien | 20 |
| 1.2.1. Transports terrestres | 20 |
| a) Le chien chez les Inuit | 21 |
| 1.2.2. Transports nautiques | 23 |
| a) L'umiaq | 23 |
| b) Le qajaq | 24 |
| 1.3. En route vers la dépendance | 26 |
| 1.3.1. Avant 1939 | 27 |
| 1.3.2. De 1939 à la naissance de Kangiqsualujuaq | 31 |
| 1.4. La situation à Kangiqsualujuaq | 33 |

MODULE 2. Transports et mobilité à Kangiqsualujuaq

| | |
|--|----|
| Introduction | 36 |
| 2.1. Portrait de la situation | 36 |
| 2.1.1. Transports terrestres et sur la glace | 37 |
| a) Véhicule tout-terrains | 37 |

| | |
|--|----|
| b) Les camions | 40 |
| c) Mobilité pédestre | 41 |
| 2.1.2. Transports nautiques | 42 |
| a) Transports nautiques à grande échelle | 42 |
| b) Transports nautiques à l'échelle locale ou régionale | 44 |
| 2.1.3. Transports aériens | 47 |
| 2.2. Politiques de développement | 51 |
| 2.2.1. Survol historique des politiques et revendications | 51 |
| 2.2.2. Contexte contemporain des revendications et réalisations en matière de transport dans l'Arctique du Québec | 53 |
| a) Construction et exploitation des installations maritimes au Nunavik | 54 |
| b) Enrayement des taxes, sous forme de crédit d'impôt, pour le chasseur et pêcheur producteur de nourriture | 54 |

MODULE 3. La motoneige: étude de cas

| | |
|--|----|
| Introduction | 56 |
| 3.1. Histoire de la motoneige | 57 |
| 3.2. La motoneige au Québec méridional | 63 |
| 3.2.1. Marché touristique | 65 |

| | |
|--|-----------|
| 3.2.2. Les accidents | 66 |
| 3.2.3. Les conséquences environnementales | 67 |
| 3.3. Conséquences socio-culturelles de l'introduction de la motoneige: Survol littéraire | 69 |
| 3.3.1. Survol théorique | 69 |
| 3.3.2. Les impacts de l'arrivée de la motoneige | 71 |
| a) Impacts prononcés découlant de la venue du véhicule | 71 |
| b) Impacts négligeable de la venue de la motoneige. | 76 |
| 3.4. La motoneige à Kangiqsualujjuaq | 77 |
| 3.4.1. L'utilisation de la motoneige pour la pratique des activités traditionnelles | 78 |
| 3.4.2. Utilisation hivernale du territoire | 78 |
| a) Outils et limites | 78 |
| b) Analyse | 80 |
| c) Équipements et habitudes lors de la pratique des activités traditionnelles hivernales | 83 |
| d) Impacts socio-culturel et économique de la motoneige | 87 |
| CONCLUSION | 93 |
| Bibliographie | 98 |
| Annexe | |

Liste des tableaux

| | |
|---|-----------|
| Tableau 1. Tableau récapitulatif de l'histoire contemporaine au Nunavik | 35 |
| Tableau 2. Tarifs pour le Transport maritime des marchandises entre Montréal et Kangiqsualujjuaq | 46 |
| Tableau 3. Tarifs combinés des deux grands transporteurs aériens (First Air et Air Inuit) pour les marchandises entre Montréal et Kangiqsualujjuaq | 49 |
| Tableau 4. Tarifs pour le transport aérien des marchandises entre Montréal et Kuujjuaq chez First Air | 50 |
| Tableau 5. Vente de motoneiges à la compagnie Bombardier entre 1959 et 1972 | 58 |
| Tableau 6. Total des ventes (en unité) de l'industrie de la motoneige | 60 |
| Tableau 7. Variations du nombre de compagnies fabriquant des motoneiges entre 1970 et 1982 | 61 |
| Tableau 8. Conséquences environnementales de l'utilisation de la motoneige | 68 |
| Tableau 9. Liste des biens nécessaires lors d'une expédition hivernale | 84 |

Liste des figures

| | |
|--|--------|
| Figure 1. Le Nunavik | 12 |
| Figure 2. Le village de Kangiqsualujjuaq | 13 |
| Figure 3. Chronologie de l'occupation humaine au Québec arctique | 16 |
| Figure 4. Cycle de la luminosité de la Baie d'Ungava | 19 |
| Figure 5. Régions des motoneigistes du Québec | 64 |
| Figure 6. Calendrier hivernal des activités traditionnelles | 79a |
| Figure 7. Utilisation hivernale du territoire (carte) | annexe |
| Figure 8. Photo du village de Kangiqsualujjuaq | annexe |

Liste des abréviations

C.B.: Civic Band

C.L.S.C.: Centre Local de Service Communautaire

D.E.W.: Distant Early Warning

D.N.A.N.R.: Department of Northern Affairs and Natural Resources

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

G.R.C.: Gendarmerie Royale du Canada

H.B.C.: Hudon's Bay Company

P.S.R.: Programme de sécurité du revenu

T.N.O.: Territoires du Nord-Ouest

V.T.T.: Véhicule tout-terrains

Liste des noms latins

| | |
|----------------------|-----------------------------------|
| Beluga: | <i>Delphinapterus leucas</i> |
| Canard: | <i>Somateria mollissima</i> |
| Caribou: | <i>Rangifer tarandus arcticus</i> |
| Épinette noire: | <i>Picea mariana</i> |
| Hermine: | <i>Mustela erminea</i> |
| Lichen des caribous: | <i>Cladonia rangiferina</i> |
| Loup: | <i>Canis lupus</i> |
| Melèze: | <i>Larix laricina</i> |
| Morse: | <i>Odobenus rosmarus</i> |
| Moule: | <i>Musculus</i> |
| Oie blanche: | <i>Olor columbianus</i> |
| Oie du Canada: | <i>Branta canadensis</i> |
| Omble chevalier: | <i>Salvinus alpinus</i> |
| Ours polaire: | <i>Thalarctos maritimus</i> |
| Phoque annelé: | <i>Phoca hispida</i> |
| Phoque barbu: | <i>Erignathus barbatus</i> |
| Perdrix des neiges: | <i>Lagopus lagopus albus</i> |
| Rat musqué: | <i>Ondatra zibethica</i> |
| Renard: | <i>Vulpes fulva</i> |
| Truite: | <i>Salvelinus</i> |
| Vison: | <i>Lutreola</i> |

Remerciements

Ce mémoire a vu le jour grâce à la collaboration étroite de mon directeur de maîtrise Dr. Ludger Müller-Wille. Sans son support académique, technique et financier, cette recherche n'aurait point existée.

Je tiens à remercier mon co-directeur Dr. George Wenzel ainsi que Dr. Randy Reeves pour leurs nombreux conseils. Merci également à l'équipe A.G.R.E.E.: Aboriginal Government, Resources, Economy and Environment, pour m'avoir supporté financièrement et m'avoir donné une perspective différente de l'étude des diverses cultures autochtones.

Merci aux organismes ayant participé financièrement au projet, soit: F.C.A.R.: Fonds pour la Formation de Chercheurs et l'Aide à la Recherche. et D.I.A.N.D.: The Department of Indian Affairs and Northern Development. Je ne saurais passer sous le silence le support moral et financier que mes parents m'ont apporté tout au long de mes études.

Des remerciements très spéciaux à Dominique Elbert pour son aide technique ainsi qu'à la famille Keelan pour leur hospitalité et leur enseignement de la culture inuit.

Enfin, un gros merci à tous les collaborateurs qui ont de près ou de loin contribué à cette étude.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1. Organisation du mémoire

L'organisation du mémoire repose sur trois modules "hiérarchisés". La lecture de l'ouvrage est évolutive et permet à la fois de prendre connaissance des informations recueillies lors des recherches de l'auteur et ce, tout en parcourant la littérature sur le sujet traité. Cette démarche évite à nos yeux d'isoler la revue de la littérature à un seul chapitre et assure par le fait même, une dynamique étroite entre les domaines étudiés et la couverture littéraire existante sur le sujet en question.

Le module 1, intitulé de l'autarcie à la dépendance, trace l'évolution du mode de vie inuit en focalisant particulièrement sur les moyens de locomotion. Le second module isole la variable transport à l'aire à l'étude, soit: le village de Kangiqsualujjuaq. Il trace le portrait contemporain des habitudes de locomotion en élaborant sur le transport pour chaque milieu (terre, mer, air). Finalement, le troisième module porte sur la motoneige sous différents volets, dont: l'histoire, les habitudes d'utilisation, les conséquences sociales et l'occupation hivernale du territoire.

2. Objectifs de la recherche

Cette étude que nous qualifions d'anthropo-géographique a comme but de combler nombre de lacunes sur les connaissances de la réalité locomotionnelle dans l'Arctique du Québec. Il appert que la question du transport fut une piste de recherche négligée pour le territoire du Nunavik¹. La littérature compte peu d'ouvrages dressant concrètement la dynamique du transport dans cette région. Il existe des travaux ethnohistoriques sur les déplacements d'antan ou des rapports élaborant sur les méga-projets de développement d'infrastructures reliés au transport mais rien sur ce qu'est la situation du transport et les habitudes de mobilité dans la quotidienneté des Inuit. Ce vide nous semble considérable puisque les populations occupant cette région ont toujours été caractérisées par ce besoin de mobilité et la recherche de déplacements à travers l'espace afin de s'approvisionner.

Malgré les multiples changements affectant les structures endogènes modelant la vie traditionnelle inuit, par le fait même les types de transport, les Inuit ont su développer de nouveaux comportements de mobilité tenant à la fois compte de leurs besoins fondamentaux puis évidemment des contraintes tant économiques que sociales introduites par les "Occidentaux". Limités dans l'acquisition de moyens de locomotion modernes et contraints à certaines obligations dictées par la sédentarisation (travail salarié, fréquentation scolaire, maison, etc.) les Inuit demeurent néanmoins à l'affût d'occasions pouvant leur procurer les moyens d'effectuer un périple ou une expédition quelconque sur le terrain.

¹ L'utilisation de l'appellation Nunavik vient d'un référendum tenu en octobre/novembre 1987 dans les différentes communautés inuit du Nord québécois. La décision finale fut rendue par la Commission toponymique du Québec. Ce terme fait référence à la culture et à la langue inuit. Voir Müller-Wille (1987)

Le Nunavik correspond en fait au territoire du Nouveau-Québec délimité en 1912 par une loi du Fédéral. Concrètement, ce territoire qui s'étend "vers le nord à partir du 55ième parallèle, est bordé à l'ouest par la baie d'Hudson, au nord par la baie d'Ungava et à l'est par le Labrador"(Makivik 1994:1). Ce vaste territoire est habité par près de 7700 personnes réparties dans quatorze villages (1995). Voir figure 1.

Deux objectifs principaux résument ces états de faits:

- 1) Décrire l'évolution des moyens de locomotion et les habitudes d'utilisation jusqu'à ce jour, dans un contexte de transition culturelle globale chez les Inuit de L'Arctique du Québec.**
- 2) Comparer l'utilisation hivernale du territoire couvrant le Nord-est de l'Ungava avant et après l'introduction de la motoneige.**

L'énoncé du premier objectif possède un caractère monographique proche de l'anthropologie puisqu'il propose d'étudier la société inuit par l'entremise d'une avenue privilégiée qu'est le transport. Ce premier objectif ne cherche point les liens dynamiques entre l'humain et l'espace. On espère ici décrire la réalité de manière statique et ce de façon ponctuelle. Les deux premiers modules décrivent l'évolution culturelle et locomotionnelle à travers le temps. Le premier module dresse un portrait historico-évolutif de la société inuit traditionnelle ainsi que des transports ancestraux, ce qui permet de résoudre en partie l'objectif un en traçant la route vers la dépendance. Le second module complète les attentes formulées dans l'objectif un, en établissant les faits contemporains du transport à Kangiqsualujjuaq (village à l'étude).

Le deuxième objectif est à notre sens beaucoup plus géographique puisqu'il s'efforce de comprendre la relation Humain-Espace qui prévaut dans cette localité. Le troisième module répond au deuxième objectif en élucidant l'utilisation hivernale du territoire couvrant le Nord-est de l'Ungava. Les diverses sections de ce module, permettent de comprendre les habitudes et les conséquences associées à son utilisation puis la cartographie assure la visualisation de cette organisation spatiale des déplacements en nuançant deux périodes d'étude, soit: avant et pendant la présence de la motoneige.

3. Hypothèses de la recherche

À la lumière de la littérature générale sur les Inuit, des recherches littéraires de l'auteur et des observations effectuées lors du premier séjour sur le terrain, nous émettons trois hypothèses de recherche. **Premièrement, il nous apparaît indéniable que malgré leur sédentarisation, les Inuit ont toujours préservé ce besoin de mobilité à travers l'espace.** Voués à la sédentarisation pour la multitude d'avantages que l'on peut y associer, les Inuit sont encore fondamentalement semi-nomades. Cette vocation pour les déplacements est observable dans la réalité de tous les jours et associée à diverses décisions ou comportements.

Nous postulons également que **la venue de la motoneige dans l'aire à l'étude a profondément modifié les anciennes trajectoires et créé une nouvelle dynamique d'occupation spatiale du territoire.** Cette hypothèse sera vérifiée par l'exercice de cartographie couvrant le Nord-est de la Baie d'Ungava.

La troisième hypothèse survient suite aux recherches préliminaires sur le sujet. **Le transport au Nunavik est toujours en situation de sous-développement.** Cette réalité s'explique par l'absence de certaines infrastructures et des coûts beaucoup plus élevés que dans le reste du pays. Nous validerons ce fait en étudiant plus spécifiquement les infrastructures caractérisant le transport, les coûts qui y sont associés et surtout les politiques de développement pour l'avenir.

La démarche entreprise pour répondre aux deux objectifs fondamentaux et vérifier les trois hypothèses de départ est élaborée dans la section: méthodologie.

4. Méthodologie

Avant de commencer une étude sur une population donnée, il est essentiel d'entreprendre certaines démarches afin d'obtenir l'autorisation des gens ou organismes concernés. Le projet fut donc à priori, présenté par écrit au conseil municipal de Kangiqsualujjuaq. Avec son approbation, la recherche vit le jour et fut élaborée plus en détails lors du premier terrain qui eut lieu du 16 juin au 11 juillet 1994. Durant ce premier séjour l'auteur rencontra les autorités locales afin de mieux expliquer le but et surtout le pourquoi du projet. Suite à ces rencontres le conseil municipal accepta officiellement le projet sans toutefois s'y engager concrètement. Cette approbation donna le véritable coup d'envoi à la recherche puisque sans l'accord de ce dernier, il serait mal venu de poursuivre des études dans la région bien que légalement ce soit permis. Ainsi, la balance du premier terrain servit à établir les fondations pour le second terrain où l'enquête avait lieu.

Le fait de participer à deux campagnes sur le terrain enlève énormément de pression en ce qui concerne la collecte de données. L'auteur n'a pas, dès le premier terrain, à établir des contacts puis immédiatement débiter "l'enquête". Il possède suffisamment de temps pour pouvoir être patient et ne pas inutilement forcer des discussions sur les points recherchés. L'auteur jouit au contraire de beaucoup de temps pour expliquer les raisons de sa recherche.

La méthode retenue pour mener à terme le projet dans le village de Kangiqsualujjuaq, tient compte des deux composantes essentielles identifiées par l'auteur, soit:

- le type de données désirées
- les sujets de l'étude (résidents de Kangiqsualujjuaq)

Ces deux éléments incitent l'auteur à choisir une méthodologie adéquate pour l'obtention des données recherchées et surtout réaliste vu la clientèle cible. Pour ces raisons, nous préconisons deux approches distinctes: les observations sur le terrain ainsi que les entretiens structurés.

4.1. Les observations sur le terrain

Lors des observations sur le terrain, l'auteur appliqua les grands fondements de l'observation participante sans toutefois suivre à la lettre cette démarche. Cette méthode consiste en la recherche d'une intégration à un degré suffisamment avancé pour que le chercheur puisse observer la population à l'étude sans que cette dernière ait l'impression d'être surveillée. En recherchant cet optimum, les résidants ne devraient pas modifier considérablement leurs comportements ou habitudes. Collignon (1994) explique très bien les composantes de l'observation participante. Pour l'obtention des données nécessaires à l'accomplissement du projet, l'atteinte de cette "stratégie d'insertion, d'immersion contrôlée"(Collignon 1994:76) s'avère l'idéal à rechercher. Elle permet de recueillir les informations désirées tout en respectant le style de vie des sujets. Mes deux séjours à Kangiqsualujjuaq m'ont permis d'atteindre cet optimum, puisque j'ai eu la chance et le plaisir de vivre en immersion dans une famille locale. Ce tremplin qui me permit de plonger à même la communauté que je désirais comprendre fut des plus bénéfique.

Au niveau des informations recueillies par l'entremise de cette méthode, notons:

- le mode de vie contemporain des Inuit
- l'ensemble des comportements de mobilité
- les habitudes et coutumes liées aux déplacements
- les types de transport retrouvés
- les opinions et attentes des résidants en matière de transport

Au coeur de la quotidienneté, le transport est un sujet qui alimente régulièrement les dialogues. L'auteur n'a qu'à attendre que les échanges viennent. Comme dit si bien Collignon, "une bonne partie du travail de terrain a été consacrée à l'attente patiente de réponses spontanées à mes interrogations silencieuses"(Collignon 1994:98).

4.2. Entretiens structurés

Les observations sur le terrain s'avèrent fort pratiques pour collecter la majorité de l'information. Cependant, certains faits ne peuvent être éclaircis par cette méthode. Ceci est particulièrement vrai pour divers renseignements précis sur le transport (coûts, entretien, réparations, législation, etc.), le calendrier des activités traditionnelles ainsi que l'utilisation hivernale du territoire dans l'optique d'une cartographie. Dans ces cas, nous préconisons l'entretien structuré au domicile du répondant. Le fait d'aller chez l'interlocuteur enlève beaucoup de pression et rend ce dernier moins timide et plus enclin à répondre.

Compte tenu que plusieurs répondants étaient unilingues inuktitut, nous devions retenir les services d'un traducteur. Charles Keelan assura ce rôle et s'avéra un joueur important. Ses connaissances de l'anglais et de l'inuktitut sont excellentes en plus de posséder énormément de savoir face à sa culture (inuit). Outre ces avantages, ce jeune homme avait beaucoup de contacts dans la communauté ce qui facilita grandement la tenue des entretiens.

4.3. Campagne d'échantillonnage

La campagne d'échantillonnage s'est déroulée du 31 mars au 10 avril 1995. Durant ce séjour, neuf Inuit pratiquant encore activement les activités traditionnelles (chasse, pêche, trappe) ont participé aux entretiens structurés, puis au processus de cartographie. Dans la localité à l'étude, on estime la population à 610 résidents. Sur ce nombre, 40% ont moins de quinze ans et on suppose que la moitié de la population est de sexe féminin, donc beaucoup moins active au niveau de la pratique des activités traditionnelles enquêtées. À la lumière des discussions, on estime qu'il y a près de 50 Inuit pratiquant toujours activement les activités traditionnelles ci-haut mentionnées sur une population masculine adulte d'environ 150 personnes. Donc, un ratio de 9 Inuit sur 50, représente

près de 20% de la clientèle cible. Étant donné les différentes contraintes que le terrain impose telles que la durée du séjour et la disponibilité des enquêtés, nous considérons la proportion de 9/50 représentative pour les fins de l'étude.

4.4. Cartographie

La cartographie de l'occupation hivernale du territoire a été effectuée par les Inuit participant aux entretiens structurés. Ces derniers devaient identifier sur une carte de base couvrant le Nord-est de la baie d'Ungava et s'étendant de 57°00 à 61°00 N et 62°00' à 70°00 W -dont l'échelle est de 1:500 000-, les zones fréquentées durant l'hiver pour deux périodes soit: avant et depuis la présence de la motoneige. De plus, les participants devaient donner des détails sur le pourquoi de la fréquentation (ex. chasse à l'ours polaire). Compte tenu de l'âge avancé des répondants et de leur enracinement au territoire, seul un Inuk (trop jeune) ne se souvenait pas de la période pré-motoneige et dut uniquement se prononcer sur la situation actuelle. Tous les autres avaient parcouru, dès leur bas âge, le territoire à l'étude. La description détaillée de la cartographie fait l'objet d'une section du troisième module.

5. Définition de la région à l'étude

La présente recherche étudie les moyens de transport pour l'ensemble de l'Arctique du Québec, soit le territoire correspondant au Nunavik. Plus spécifiquement, l'étude des comportements de mobilité et de l'occupation territoriale des déplacements a été menée auprès des résidents du village nordique de Kangiqsualujjuaq qui signifie la grande baie.

Kangiqsualujjuaq qui fut dans le passé appelé George River et Port Nouveau-Québec est situé à 160 kilomètres à l'est de la capitale régionale Kuujjuaq (Fort Chimo). Seul village toujours existant sur la côte est de l'Ungava, Kangiqsualujjuaq est à 58° 42' de latitude nord et à 65°54' de longitude ouest². Le feu vert à l'érection du village fut donné en 1959 par le "Department of Northern Affairs and Natural Resources" (Arbess 1966:1) et visait un double objectif: la sédentarisation et le regroupement des Inuit en une localité et la mise sur pied d'une coopérative dans l'Arctique du Québec.

Aujourd'hui, le village ne cesse de se développer (environ 140 habitations de toutes sortes) et compte désormais plusieurs infrastructures indispensables, tel une école, un gymnase, une patinoire intérieure (avec glace naturelle), trois magasins généraux (Northern Store, Coop et le magasin de M. Willie Emudluk), un concessionnaire Yamaha offrant l'ensemble des services, un aéroport, un nouveau CLSC, et un Hôtel de Ville.

5.1. Paramètres physiques

Ce village nordique établi sur le Bouclier Canadien est situé sur la rive de la rivière George (Kangiqsualujjuap Kuunga) et caractérisé par l'omniprésence des collines et de l'eau. Dominé par un climat héli-arctique (Québec 1983:70), le sol est gelé en permanence (pergélisol) et on compte environ 40 jours sans gel. La température moyenne

² Voir les figures 1,2,7 et 8.

annuelle pour 1993³ est de l'ordre de -4 degrés celsius, marqué par une amplitude thermique pouvant atteindre 35 degrés celsius pour un même mois (ex. Janvier 1993 min/max = -2/-37). Les précipitations annuelles excèdent généralement 500 millimètres dont environ 40% tombent en neige (Québec 1983:148). La végétation locale est située à la frontière de la couche arborescente supérieure et inférieure. Parmi les espèces on remarque la dominance de mousses et lichens -particulièrement le lichen des caribous puis la présence d'une couche arborescente inférieure dont le mélèze et l'épinette noire (Marie-Victorin 1964:29). Au niveau de la faune locale, il y a le caribou, l'oie blanche, la perdrix des neiges, le canard, le renard blanc, l'écureuil, le rat musqué, le vison, l'hermine, le loup, la truite, la moule, l'omble chevalier et le phoque.

5.2. Profil socio-économique⁴

À l'image de la démographie de l'ensemble des villages du Nunavik, Kangiqsualujjuaq possède un taux d'accroissement nettement supérieur à la moyenne nationale. La population a ainsi augmenté de près de 32% entre 1986 et 1993-94 passant de 383 à 610 résidants. En 1986, on estimait à 40% la proportion de personnes ayant moins de quinze ans. La population est très jeune et en constante progression. Cet accroissement -essentiellement naturel- n'est pas sans engendrer des problèmes socio-économiques à court terme. Le village est aux prises avec un manque de logements et un taux de chômage inquiétant. En 1986, on évalue le nombre de travailleurs(es) à 154 et seulement 64 parmi ces derniers(ères) pouvaient compter sur un emploi à temps plein. C'est donc dire que plus de 58 % des travailleurs(es) occupaient des emplois saisonniers ou à temps

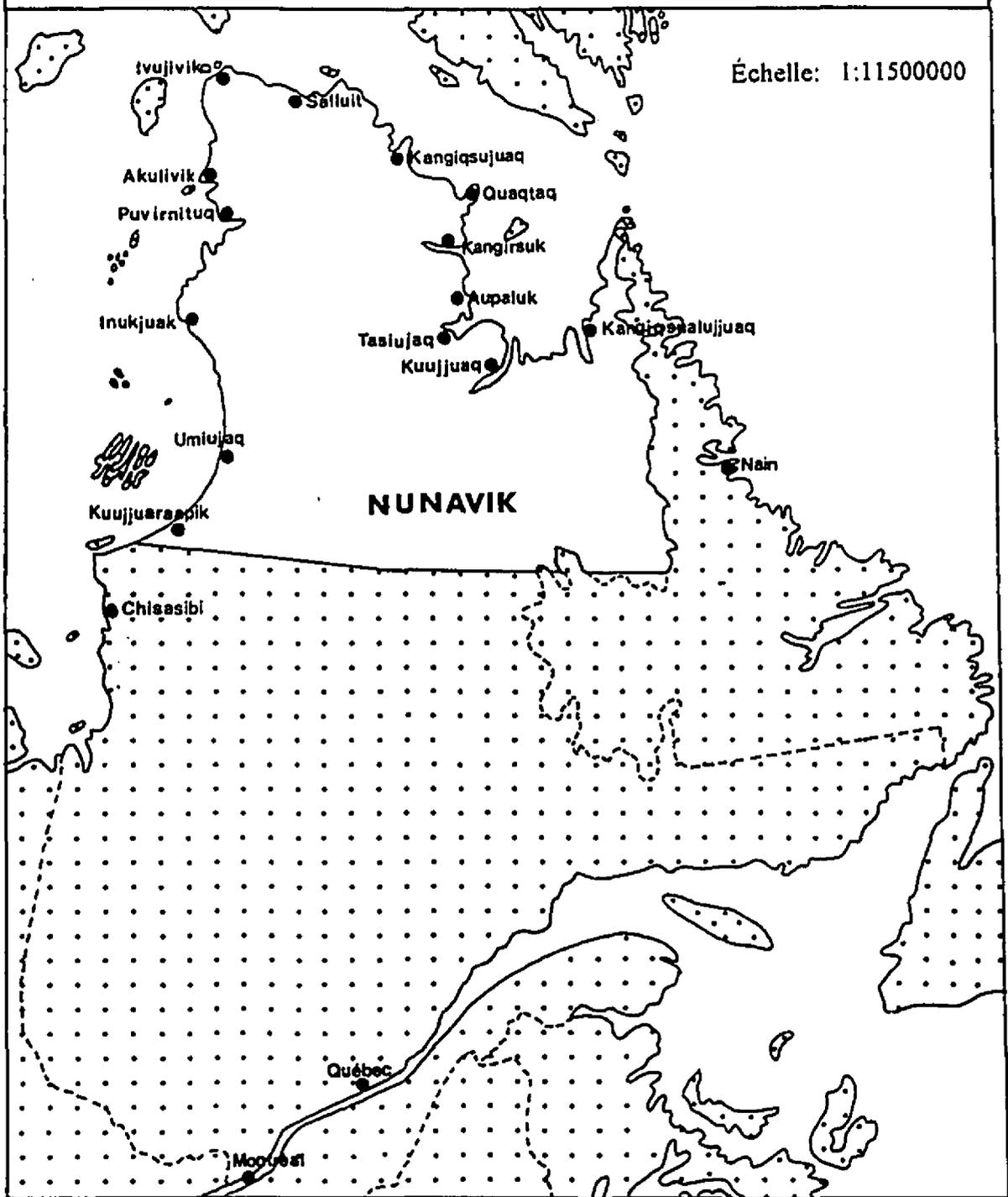
³ Les données sur la température de Kangiqsualujjuaq proviennent de l'aéroport de cette localité et sont prélevées quotidiennement. Obtenues grâce à la coopération de Mike Keelan (automne 1994).

⁴ L'ensemble des données mentionnées dans cette section proviennent du Service de l'Emploi et de la Formation de l'Administration Régionale Kativik. Obtenues par télécopieur, grâce à la coopération de Denis Lefebvre (automne 1994).

partiel. De plus, toujours pour l'année 1986, 32 personnes recevaient de l'assurance-chômage et 74 des prestations d'aide-sociale.

La majorité des emplois sont dans le secteur des services à l'exception bien sûr de la pratique des activités traditionnelles à plein temps. Parmi les employeurs notons: la municipalité, le CLSC, l'école et Kativik School Board, Transports Québec, Makivik Corporation (ex. le projet de commercialisation de la viande de caribou) ainsi que les magasins locaux.

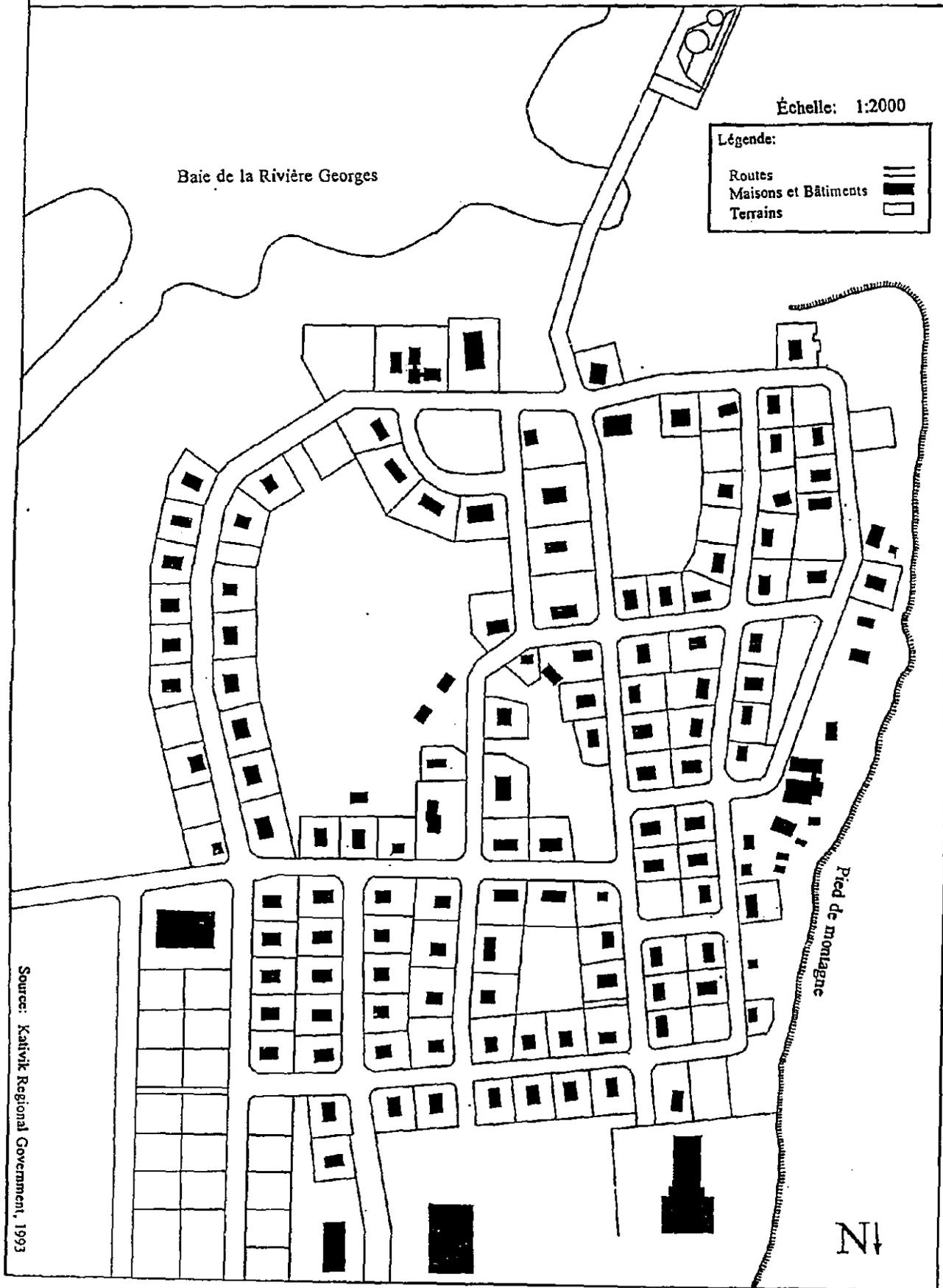
FIGURE 1: Le Nunavik



Source: Makivik Corporation 1993-94 p.5



FIGURE 2: Le village de Kangiqsualujjuaq



MODULE 1. De L'autarcie à la dépendance

Introduction

Ce premier module du mémoire propose une vision globale de l'évolution de la vie inuit à travers le temps. Il élucide entre autres, par l'entremise d'ouvrages classiques, la vie traditionnelle inuit puis progressivement la route vers la dépendance et ce, en mettant l'emphase sur les types de transports et les comportements de mobilité. Décrivant au départ la situation qui prévalait sur l'ensemble du territoire correspondant à l'Arctique canadien, l'orientation du chapitre évolue de façon à canaliser l'analyse au sujet de même qu'à l'aire étudiée. Cette démarche permet de comprendre globalement la réalité inuit et spécifiquement l'histoire du village nordique qu'est Kangiqsualujjuaq. Ainsi, ayant bien exposé les principes généraux de la culture inuit tout en mettant l'emphase sur les moyens de transports ancestraux, il sera dans les modules suivants, plus facile d'analyser la nouvelle dynamique locomotionnelle correspondant au contexte contemporain.

1.1. Mode de vie traditionnel

L'objectif premier de cette section est de cerner les grands traits de la vie traditionnelle des Inuit. Il est certain, que plusieurs éléments jugés non primordiaux seront volontairement négligés. Avant de décrire le mode de vie inuit, nous jugeons pertinent de retracer les grandes lignes du peuplement préhistorique dans la région à l'étude.

1.1.1. Histoire de l'occupation humaine

L'occupation humaine de l'Arctique oriental remonte à plus de trois millénaires avant J-C. Plumet (1981) identifie la présence des Paléoeskimaux du début de l'occupation jusqu'au 16ième siècle de notre ère dans certaines agglomérations. Toutefois, les vestiges datant

de la présence des Paléoeskimaux varient considérablement à l'intérieur des côtes du Québec arctique aujourd'hui connu sous le toponyme: Nunavik. Cette disparité laisse présager une hétérogénéité du peuplement. Pour cette raison, l'occupation complète du territoire ne peut, à ce jour, être liée -faute de preuve- à la période Paléoeskimaude.

La phase Néoeskimaude est caractérisée par une représentation beaucoup plus significative d'habitats de types et de saisons variées (P.Plumet et P.Gangloff, 1987). Cette phase débute avec le Thuléen⁵ baleinier et post-baleinier et se termine avec l'Inuit: ancêtre direct des Inuit contemporains. Nous pouvons donc sans contredit associer à cette phase la présence des Inuit dans l'espace correspondant aujourd'hui au village de Kangiqsualujjuaq.

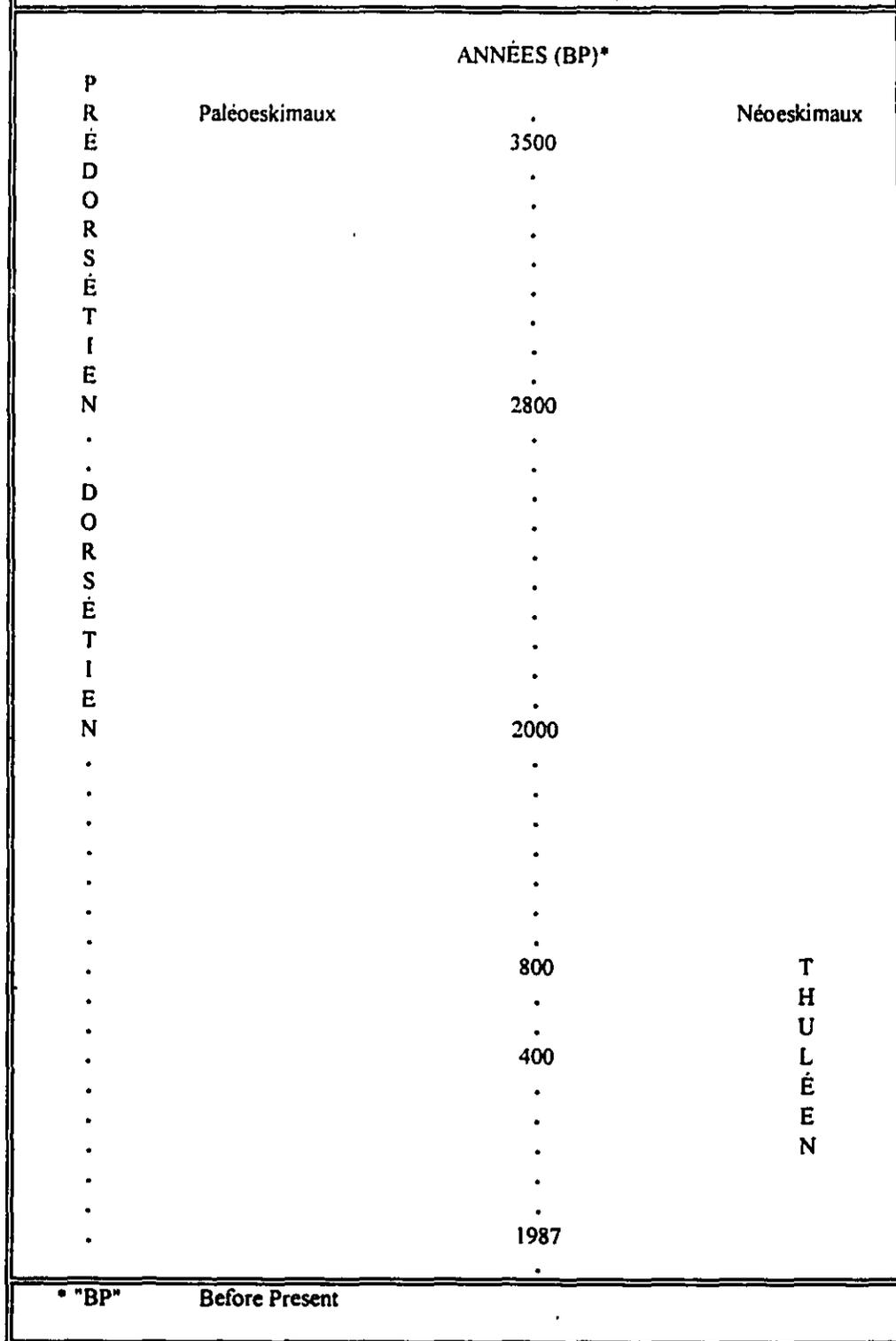
1.1.2. Cycle saisonnier

Introduction

Les Inuit étaient semi-nomades et caractérisés par une économie autosuffisante. Des relations étroites unissaient l'ensemble des résidants. La majorité d'entre-eux possédaient des liens familiaux. Ils partageaient les différentes tâches nécessaires au bon fonctionnement du groupe. Le travail était divisé selon le sexe. Les hommes s'occupaient des activités cynégétiques tandis que les femmes elles, assumaient les tâches ménagères en plus de diverses responsabilités découlant des activités cynégétiques. On y retrouve entre autre la préparation des peaux et de la viande, la pêche, la confection de vêtements, la cueillette, etc.

⁵ Voir la figure 3.

Graphique 1. Chronologie de l'occupation humaine au Québec arctique



Source: Plumet et Gangloff (1987:74)

La vie quotidienne était dictée par l'équilibre des relations entre l'humain et son environnement. L'Inuk devait apprendre à composer avec les variations saisonnières (température, types de précipitation, luminosité⁶, etc.) dans l'espoir de satisfaire l'ensemble des besoins de la famille ou du groupe.

Graburn (1969), Hall (1971), Vézinet (1982), Arbess (1966), Dorais (1973,1984) et l'ensemble des auteurs, affirment que chaque saison et sous-saison provoquait des ajustements particuliers tant aux niveaux technique que social. Dorais (1984) parle de la diversité des emplacements selon les saisons et mentionne que chaque famille devait suivre un circuit migratoire annuel afin de pouvoir accomplir le cycle de production de biens. Afin de faciliter la description de ces ajustements selon les saisons, nous préférons présenter les deux pôles les plus contrastés, soit: l'hiver et l'été.

a) Hiver

L'hiver (qui varie en temps selon la latitude et la définition qu'on lui assigne), les Inuit étaient relativement sédentaires et vivaient en petits groupes. Ils se logeaient dans différents types d'habitations dont les igloos. Arbess (1966) mentionne que les familles de la région de Kangiqsualujjuaq établissaient leur camp d'hiver dans la Toundra à environ quarante-cinq kilomètres de la côte de la rivière George⁷.

Parmi les activités hivernales dominantes on retrouve la pêche à la ligne et au filet, la chasse et le piégeage. Le territoire couvert par les chasseurs résidant dans les camps d'hiver, variait principalement selon la luminosité. Ainsi, les distances parcourues en

⁶ Voir la figure 4. sur la luminosité.

⁷ Voir la figure 7. portant sur l'utilisation hivernale du territoire à la fin du mémoire.

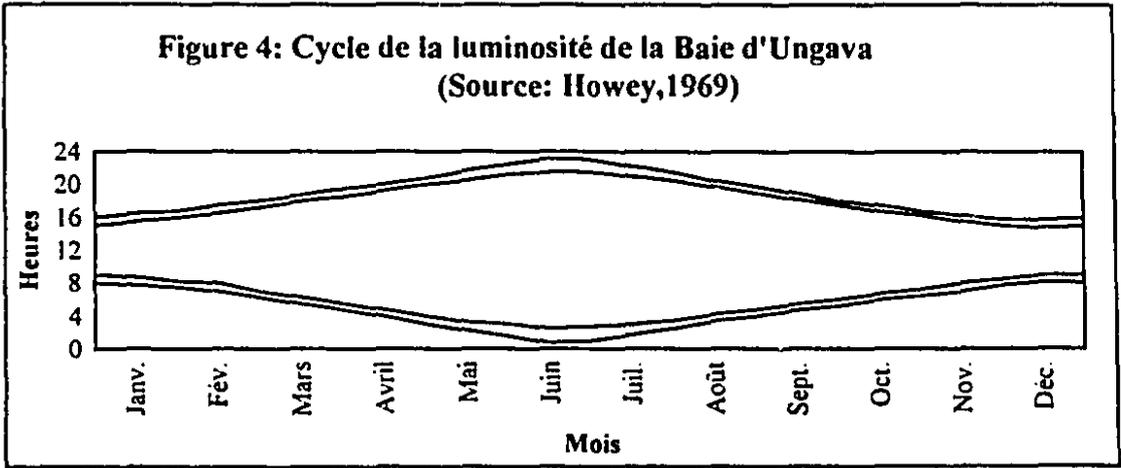
décembre et janvier étaient moindres en raison de l'obscurité que durant les mois de novembre ou mars.

En période d'abondance, les Inuit cherchaient à accumuler des réserves de nourriture permettant d'assurer une alimentation en temps de pénurie. La chasse au caribou pouvait dépendamment des années, combler ce manque à gagner en nourriture. Mais cette activité comportait de nombreuses difficultés tel que Vézinet (1982) l'évoque dans son ouvrage ethnohistorique. Malgré les mesures préventives, il était fréquent d'avoir des périodes de famines chroniques vers la fin de l'hiver. Graburn (1969) explique bien la complexité de s'approvisionner en nourriture durant cette saison. Il parle entre autres de la rareté du gibier et des contraintes d'accès pour pêcher. Wenzel (1991) écrit sur la routine hivernale et fait ressortir le caractère laborieux du travail à effectuer. Bref, la prospérité hivernale des familles ou bandes dépendait de l'environnement physique (relief, climat, etc.) et plus particulièrement des deux écosystèmes retrouvés, soit: la mer et la terre.

b) Été

Durant la saison estivale⁸, le contexte s'avérait fort différent. Balikci (1959-60), Graburn (1969), Hughes (1965) et plusieurs autres auteurs tracent les habitudes de vie associées à cette saison. Les familles se séparaient et suivaient la route des migrations du gibier ou pratiquaient une pêche intensive en zone côtière. Le printemps donnait lieu à une chasse au caribou dominante qui s'atténuait quelque peu au cours de l'été. Les déplacements s'effectuaient principalement à pied à l'intérieur des terres et le chien s'avérait un partenaire important pour le transport de la marchandise. Les déplacements sur l'eau étaient possibles grâce aux diverses embarcations existantes et dont le portrait sera ultérieurement tracé. Les camps étaient généralement très provisoires de par la courte durée du séjour. Les Inuit couchaient dans des tentes fabriquées en peaux de

⁸ Qui varie en temps selon la latitude et la définition qu'on lui assigne.



caribous ou d'autres espèces selon le cas. Le climat et la photopériode représentaient des variables déterminantes pour la prospérité des prises. Outre les activités cynégétiques et ménagères, il y avait selon les régions, de la cueillette.

L'été, caractérisé par les longues heures de clarté, incitait les Inuit à demeurer à l'extérieur et à profiter d'un répit "climatique". Ceci était particulièrement vrai pour les enfants. Au mois d'octobre, la majorité des familles revenaient à l'emplacement des camps d'hiver et partageaient les vivres. Les plus démunis physiquement et/ou intellectuellement restaient généralement près du site durant l'été, dans l'attente du retour des leurs.

1.2. Les transports traditionnels dans l'Arctique canadien

Comme l'évoque le titre, le but ultime de cette partie est de présenter les types de transports ancestraux afin de saisir la dynamique qui régissait les déplacements dans le mode de vie traditionnel inuit. Cette élaboration permettra lors de l'analyse de la situation actuelle, de véritablement comprendre l'évolution des habitudes et des moyens de locomotion.

La mobilité saisonnière voire quotidienne fut longtemps une partie intégrante du mode de vie semi-nomade des Inuit (voir la section qui précède). Parmi les types de transports on distingue deux catégories, soit: les transports nautiques et terrestres.

1.2.1. Transports terrestres

La majorité des déplacements terrestres dans l'Arctique canadien s'effectuaient l'hiver en traîneau à chiens. L'été, le chien était utilisé comme transporteur de marchandises en portant sur son dos des sacs. La marche à pied était omniprésente indépendamment des saisons. Afin de bien saisir l'importance de la présence des chiens chez les Inuit, voici un survol historique.

a) Le chien chez les Inuit

Selon Mohl (1986) la présence de chiens au Groenland remonte à plus de 3000 ans. La datation au carbone-14 est relativement précise aux dires de l'auteur. Pour sa part, Park (1987) qui travaille dans l'île Devon (T.N.O.) affirme qu'il existait sans contredit des relations entre les chiens et les Inuit à l'époque de la culture Thuléenne⁹. Il est toutefois fort probable que cette relation débuta bien avant. Meldgaard (1962) dans Park (1987) cerne des évidences reliées à la présence de chiens dès l'époque pré-Dorsétienne. Toutefois, le manque de continuité dans les ossements datant de cette époque force l'auteur à la prudence, d'où l'origine certaine établie pour la période Néoeskimaude Thuléenne. Il ne fait aucun doute qu'à cette période les chiens étaient déjà utilisés pour tirer des traîneaux. Park (1987) cite Andrews (1978) qui relève des évidences de la période Thuléenne, sur l'utilisation des chiens pour tirer des traîneaux à l'île de Banks.

Les déplacements en traîneau à chiens exigeaient beaucoup de préparation. Les Inuit confectionnaient l'ensemble des artefacts reliés à ce type de transport dont les harnais et le traîneau. Compte tenu que le maintien d'un attelage exigeait des prises abondantes (poisson, phoque...) il était plutôt rare de voir de grandes équipes. Nelson (1969:264) considère qu'un attelage moyen comportait généralement entre 3 et 6 chiens. Lors des déplacements, la femme était généralement au devant des chiens afin de les encourager et augmenter leur rendement. L'homme pour sa part, conduisait le traîneau et apportait son aide en poussant. Les grandes équipes de chiens devinrent fréquentes suite à l'introduction du fusil qui contribuait à augmenter les succès de la chasse au phoque (principal aliment de la diète du chien). Mise à part cette raison, l'intensification de la traite des fourrures incitait l'Inuk à accroître la vitesse des déplacements afin d'obtenir un rendement supérieur. Nelson (1969:264) affirme que le fait de posséder de grandes équipes était en soi un paramètre de valorisation non négligeable et haussait le prestige de l'Inuk concerné.

⁹ Voir la figure 3. portant sur la Chronologie de l'occupation humaine au Québec arctique.

Le rôle du chien ne se limitait pas qu'à la tire de traîneaux. L'été le chien transportait sur son dos de la nourriture ou des matériaux quelconques. Macpherson et Manning (1961) expliquent bien l'utilisation du chien comme transporteur. Le sac à dos que transportaient les chiens était semblable -toute proportion gardée- à celui que l'on retrouve sur les chevaux et conçu généralement de peaux de phoques mais variable selon le milieu et les ressources disponibles. Lors des déplacements, une attention particulière devait être portée afin de balancer les deux sacs prenant place de chaque côté de l'animal. Durant des trajets assez considérables, de l'ordre de huit heures de marche, les chiens pouvaient transporter jusqu'à quatorze kilogrammes de marchandise dépendamment de la grosseur du chien et du type de surface qui influait grandement sur la résistance du chien. Ainsi, au printemps sur la neige fondante les chiens devaient s'arrêter régulièrement afin d'éviter les blessures.

Généralement, une seule personne menait un équipage pouvant atteindre quatre à cinq chiens transporteurs. Au delà de cette limite, les arrêts devenaient trop fréquents et des pertes de temps étaient enregistrées.

Les chiens servaient également de diversion lors de différentes chasses dont l'ours polaire et le caribou. Grâce à ses aptitudes olfactives, le chien pouvait repérer les trous où venaient respirer les phoques. Cette qualité du chien permettait à l'Inuk d'accroître ses chances de prises. L'évolution de l'utilisation des chiens tient des besoins spécifiques des Inuit des diverses régions et pouvait se traduire concrètement par différentes techniques d'attelages.

Pour maintenir une équipe de chiens en santé et par le fait même fonctionnelle, les Inuit devaient régulièrement avoir recours à leur service. L'intrusion de la motoneige vouait les chiens à l'inertie, ce qui détériora considérablement leur rendement. Moyer (1972-73) parle d'incompatibilité entre le travail salarié en pleine croissance et l'attelage de chiens. La diminution rapide des chiens s'explique également par le rôle qu'ils jouaient au sein de la communauté. Malgré une association de plusieurs siècles, le chien n'occupa jamais une place de choix dans la hiérarchie traditionnelle des Inuit. Il était généralement perçu

comme un outil pratique et non comme un membre de la famille. À Kangiqsualujjuaq, Evans (1958:35) mentionne que près de 80% des chiens moururent à l'hiver 1957-58.

Le sentiment de retour aux sources qui anime les Inuit depuis la fin des années 1980 et début 1990 donne lieu à un retour timide mais certain de ce compagnon fidèle.

1.2.2. Transports nautiques

Bien que la saison de navigation était brève, l'utilisation d'embarcations nautiques n'était pas pour autant négligeable. Dans l'Arctique canadien deux types d'embarcations dominaient le paysage, soit: le qajaq et l'umiaq. Ces moyens de locomotion jouèrent un rôle clé dans la pratique des activités cynégétiques et les déplacements en général.

a) L'umiaq

L'umiaq était une embarcation ouverte vouée au transport des personnes ou des marchandises ainsi qu'à la pratique de certaines chasses. Les évidences archéologiques identifient la présence de l'umiaq dans l'Arctique central durant la période culturelle Thuléenne¹⁰. Ce moyen de locomotion proviendrait de la Sibérie selon Nelson (1969).

Fait d'une charpente en bois et recouvert de peaux, ce véhicule pouvait atteindre plus de 10 mètres et était souvent associé comme étant un bateau de femme ou de la famille (Turner 1894:235) dans Arima (1960:2). Dans les faits, la possession de l'umiaq était loin d'être répandue contrairement au qajaq. Généralement le propriétaire de l'embarcation, comme le mentionne Noël (1989:5), était un chasseur très habile puisque l'obtention des matériaux pour construire l'umiaq exigeait de nombreuses chasses fructueuses.

¹⁰ Voir la figure 3.

La construction de l'embarcation contrairement à l'accumulation des matériaux, n'était pas uniquement le fruit du travail d'une seule personne mais monopolisait plusieurs Inuit. Une corvée était alors organisée; les hommes s'occupaient de la charpente tandis que les femmes cousaient les peaux. En retour de ce labeur, le propriétaire acceptait de transporter les autres familles. Noël (1989) fait ressortir le leadership du propriétaire en spécifiant que ce dernier prenait les décisions importantes concernant les déplacements.

La mobilité de l'umiaq était assurée par des rames et/ou une voile carrée lorsque les conditions climatiques s'y prêtaient.

Somme tout, l'umiaq joua un rôle déterminant dans les déplacements saisonniers des Inuit. Arima (1960) note l'importance de ce véhicule dans les migrations en mentionnant que ce moyen de locomotion permettait de transporter plus de biens que l'ensemble des autres types de transports indépendamment des saisons. Il fut donc à l'origine de nombreuses migrations permanentes dans de nouveaux sites.

b) Le qajaq

Le qajaq provient vraisemblablement du Nord-est de l'Asie et arriva dans l'Arctique canadien par le biais du Groenland. La date de l'arrivée du qajaq varie considérablement selon les localités. Giddings (1964:240-241) dans Arima (1975:51) confirme l'utilisation d'embarcations nautiques dans l'ouest de l'Alaska vers 3000 à 2000 avant J.-C. Dans le Nord-est Canadien (incluant le territoire correspondant au Nunavik), la présence du qajaq remonte au Dorsétien selon certaines évidences. Arima (1987) mentionne qu'il existe des preuves matérielles de la présence de qajaqs datant de la fin de la période Dorsétienne.

La présence du qajaq dans l'Arctique canadien n'était pas le fait d'un territoire particulier, mais la réalité ancestrale de l'ensemble des peuples. Ce moyen de transport posséda durant des milliers d'années, une place significative dans le système culturel des Inuit.

Utilisé de la mi-juin à la mi-octobre (variant évidemment selon les localités et les années), le qajaq pouvait s'avérer fonctionnel autant pour les activités cynégétiques quotidiennes que pour les longs déplacements. Les différentes adaptations de ce moyen de locomotion relevaient de l'ingéniosité de chacun et pouvaient donner lieu à des habitudes très particulières. Arima (1975, 1987) ainsi que Nooter (1976) décrivent bien la dynamique de l'utilisation du qajaq lors des différentes chasses. Ils expliquent entre autres l'ensemble des habitudes spécifiques à chaque chasse, l'atmosphère qui y régnait, etc. Arima (1975, 1987) élabore particulièrement sur les faits associés à une expédition type de chasse à la baleine, au caribou et au phoque. Arima (1975) décrit également l'ampleur des circuits migratoires parcourus en qajaq qui pouvaient couvrir plus de 1600 km.

La construction du qajaq se faisait de matériaux locaux tels: peaux de phoques et de caribous, os de baleines, petits morceaux de bois, huile de phoques ou baleines et minéraux fins. L'utilisation des matériaux et les techniques de conception différaient selon les aires et la période de référence. Dès lors, il est possible de retrouver des qajaqs de dimensions variées, allant de quelques mètres à plus de huit mètres. Nooter (1971) trace un portrait détaillé de l'ensemble des modèles traditionnels. Malgré ces distinctions, l'esthétique des multiples modèles ressemblait étrangement au qajaq contemporain caractérisé par la forme étroite et longue possédant le trou au centre et qui se manoeuvre à la pagaie. Dépendamment du modèle, un qajaq pouvait atteindre une vitesse de croisière de près de dix kilomètres/heure calculable selon la formule que propose Chapelle (1936) dans Arima (1975:139).

Sous le volet social, il est difficile de cerner précisément l'influence de ce véhicule puisqu'il atteignait l'ensemble des sphères de la société inuit. Cependant, le fait de posséder un qajaq, d'être un maître dans l'art de naviguer, représentaient des paramètres de valorisation importants. La possession du qajaq signifiait pour le jeune chasseur le début d'une reconnaissance de ses pairs et de la "communauté" en général. Étant réservé presque exclusivement aux hommes, la présence de ce moyen de locomotion permettait de préserver la hiérarchie sexuelle établie.

L'enseignement des rudiments de la navigation et de la chasse débutait lorsque le jeune homme atteignait l'âge approximatif de dix ans.

Incrustés dans le mode de vie traditionnelle, les Inuit développèrent de multiples aptitudes reliées à l'utilisation du qajaq, dont: la pratique de la chasse, l'enseignement de la manoeuvre aux générations futures, l'art de la fabrication et même l'adoption de techniques de sauvetage.

La venue du moteur hors-bord au détriment du qajaq créa un changement considérable dans la vie traditionnelle inuit. En empruntant un artefact de plus au monde occidentalisé, l'Inuk intensifiait son degré de dépendance. Incomparable au niveau de l'efficacité avec ses compétiteurs, le qajaq n'est plus aujourd'hui qu'un artefact culturel malgré les efforts pour préserver ce savoir qui sont déployés par les communautés et l'Institut culturel Avataq¹¹.

1.3. En route vers la dépendance

Les rencontres avec les Occidentaux surviendront régulièrement dans l'histoire de l'Arctique canadien. Certaines rencontres n'engendreront pas de changement drastique tandis que d'autres modifieront intrinsèquement des principes ancestraux. Hughes (1965), Graburn (1969), Dorais (1973,1984), Simard (1979) et plusieurs autres auteurs perçoivent dans la Seconde Guerre Mondiale un élément déclencheur ayant engendré des changements considérables jamais observés auparavant.

¹¹ L'Institut culturel Avataq a pour mandat de préserver et promouvoir la culture inuit. Rattaché aux instances politiques du Nunavik, cet organisme met particulièrement l'accent sur le passé culturel des Inuit de l'Arctique du Québec.(Information prise dans une brochure publiée par l'Institut culturel Avataq en 1993)

"Depuis l'ère de liaison avec les premiers européens, les Inuit de l'Est de l'Arctique canadien ont dû se prêter régulièrement aux visées annexionnistes des Euro-Canadiens. Ces visées furent assez estompées...avant la Seconde Guerre Mondiale. Elles devinrent beaucoup plus délibérées, beaucoup plus systématiques, à partir de cette époque"(Robitaille 1987:16).

Pour Noël (1989) l'époque moderne débute avec le déclin de la traite des fourrures engendré par une diminution du gibier et les conséquences de la crise économique de 1929.

Ainsi, "durant les premières années de famine, la Compagnie de la Baie d'Hudson continuait d'encourager les chasseurs en leur faisant crédit. Elle espérait toujours une reprise des activités qui comblerait les déficits. Au plus fort de la dépression, soit en 1930, elle fit appel à l'aide du gouvernement fédéral qui, lorsqu'il eut à déboursier un premier montant, tenta de faire payer la note par le gouvernement provincial. Cette tentative échoua devant les tribunaux (Rouland,1978; Simard,1978)."p.24

Le gouvernement fédéral perdit cette bataille juridique contre le gouvernement provincial lorsque la Cour Suprême du Canada statua en 1939 que le Fédéral devait assurer les services essentiels à la population compte tenu des installations sur place.

Étant donnée la nature de cette section qui est de saisir le processus évolutif d'une société donnée, nous croyons propice de nuancer les deux périodes de contacts comme le suggèrent nombre d'auteurs.

1.3.1. Avant 1939

La présence des Blancs dans l'Arctique du Québec remonte à plusieurs siècles avec la venue de pêcheurs européens dans les eaux de l'Arctique. Au 16ième siècle, le navigateur portugais Sebastien Cabot aurait selon toute vraisemblance pénétré dans la Baie Hudson. Cependant, il n'y a aucun registre selon Howey (1969) de ce voyage de Cabot. Henry Hudson fut le premier navigateur à entrer officiellement dans les Baies James et Hudson

en 1610 à bord du "Discovery" (Howey 1969 chap.12)¹². Après ce voyage, plusieurs expéditions auront lieu et cette tendance s'accroîtra au 19^{ème} siècle avec le début de la pêche commerciale majoritairement contrôlée par la H.B.C. La première expédition du Gouvernement fédéral aura lieu en 1884 et fut baptisée "Gordon expedition" (Howey 1969).

L'évolution de l'utilisation de bateaux provenant des occidentaux est bien relatée dans l'article de Reeves et Mitchell (1987). Ces derniers en reconstruisant les vieilles techniques de pêche et de chasse nous fournissent des détails très pertinents sur le transport nautique. Les auteurs mentionnent entre autre, que malgré la présence de bateaux "modernes" utilisés par certains Inuit pour la H.B.C., la majorité d'entre-eux continueront à utiliser les embarcations traditionnelles.

Il apparaît clair, qu'à l'exception des expéditions à caractères commercial, exploratoire ou scientifique comme le souligne Robitaille (1987) en citant l'importance des échanges avec les baleiniers dans l'Arctique et Howey (1969) avec les bateaux de la H.B.C., que la majorité des premiers contacts ne modifièrent pas considérablement les fondements de la culture inuit.

C'est véritablement à la fin du 19^{ème} siècle et au début de ce siècle que les Inuit deviennent plus susceptibles aux changements puisque les missions anglicane et catholique de même que les postes de traite s'installent de façon permanente.

Malgré des objectifs particuliers à chacune des parties en cause, leurs présences accentuèrent l'occidentalisation des Inuit.

Pour Hughes (1965), il ne fait aucun doute que le début des processus d'acculturation et de sédentarisation furent étroitement liés à l'érection permanente de comptoirs de la

¹² Howey (1969) trace l'histoire de la navigation dans la région correspondant aujourd'hui au Nunavik.

Compagnie de la Baie d'Hudson. Robitaille (1987) remarque que

"le caractère semi-nomade de la vie eskimaude traditionnelle peut expliquer, en partie, la perméabilité relative aux influences allochtones. L'absence de hiérarchie ou stratification tribale, les disparités ou particularités d'un groupe d'eskimau à l'autre, le regroupement autour de la famille nucléaire qu'implique le genre de vie inuk, tous ces facteurs facilitent la transmission des priorités matérielles occidentales"(1987:23).

Graburn (1969) décrit les premiers échanges entre les Inuit et les Blancs. Il note ainsi la popularité de certains objets dont le couteau en métal qui se répandra rapidement et deviendra un artefact quasi indispensable dans la vie quotidienne des Inuit. Bernard (1977) mentionne que

"progressivement, l'Inuk s'habitue à un certain niveau de vie et les produits importés qu'il acquiert par échange lui apparaissent bientôt comme une nécessité"(1977:2).

Le dynamisme marchand reposait sur le troc et le système de crédit instauré par la Compagnie de la Baie d'Hudson. L'acheminement de la marchandise se faisait déjà à l'époque par bateaux. Au fil des ans, d'autres produits deviendront habituels dans la quotidienneté des Inuit.

Vézinet (1982) établit le début de l'aviation au Nouveau-Québec¹³ en 1928. Howey (1969) associe la progression de l'aviation dans la région à l'établissement d'une route maritime vers la Baie d'Hudson -en 1927- qui nécessita de nombreux vols afin d'approfondir les connaissances physiques du parcours maritime. Petit à petit ensuite, les vols se multiplieront et deviendront essentiels à l'acheminement de vivres spécifiques et ultérieurement à l'extradition des malades vers les hopitaux du sud.

¹³ En 1912, le territoire de la province de Québec s'accroît suite à une loi du Fédéral. Ainsi, la baie d'Ungava est annexée à la province et la portion située au nord du 55ième parallèle est appelée le Nouveau-Québec (Robitaille 1983:50).

Wenzel (1991) qualifie le fusil à répétition de véritable moteur de la transformation des techniques de chasse. Le moteur hors-bord vint modifier la vitesse des déplacements maritimes ce qui entraîna une accessibilité accrue du territoire de chasse et de pêche. Balikci (1960) ainsi que Hughes (1965) et Graburn (1969) voient dans l'intrusion de ces technologies des répercussions significatives sur le degré de coopération qui engendre une augmentation de l'individualisme. Charest (1973) affirme que

"le progrès technologique répond au besoin de tous les hommes de toute société d'augmenter leur bien-être en minimisant leurs efforts tout en augmentant au maximum leur rendement"(1973:56).

L'intensité d'occidentalisation de l'Arctique canadien variera à travers le temps pour finalement connaître un second souffle au cours des années 1930. Durant cette période, le cheptel de caribou diminuera considérablement et "l'industrie" de la traite de la fourrure sera profondément affectée par la crise économique mondiale de 1929. Afin de combler ce manque à gagner, la H.B.C. augmenta ses crédits. Les Inuit étaient donc en peu de temps, devenus très dépendants des biens offerts à la H.B.C. Cette dernière jouait un rôle social important en assurant un minimum de bien être aux Inuit.

Il faut noter qu'à cette époque, Kangiqsualujjuaq n'est pas encore un village. Bien que l'on observe des mouvements pendulaires sporadiques dans la région de par la présence d'un poste de traite de la H.B.C. à Fort Siveright en 1838 à environ seize kilomètres du site actuel du village, ceci ne constituera pas un phénomène continu temporellement puisque les différents postes dans la région fermeront et ouvriront à maintes reprises dans le temps. Savoie (1969) et Arbess (1966) décrivent bien la situation qui prévalait dans l'aire se rattachant au village de Kangiqsualujjuaq à cette époque. On mentionne entre autre que la région accueillait de manière cyclique, différents groupes ou familles de chasseurs-pêcheurs dans des camps. Le degré de fréquentation de la région variait principalement selon les ressources naturelles disponibles et comme nous le mentionnons antérieurement, des postes de traite.

En somme, avec l'intensification de la traite dans le but d'obtenir divers biens devenus quasi indispensables (ex. fusil, moteur hors-bord, etc.) et de par les caprices de la nature, la dépendance des Inuit face aux institutions des Blancs ne cessera d'augmenter. Le processus transitionnel vers la dépendance socio-économique était bel et bien amorcé à l'aube de la Deuxième Guerre Mondiale.

1.3.2. De 1939 à la naissance de Kangiqsualujjuaq

Comme nous le mentionnons en début de section (1.3), plusieurs auteurs dont: Wenzel (1991), Hughes (1965) et Jenness (1963) perçoivent la Guerre comme étant le point culminant dans le processus de modernisation et d'occidentalisation des Inuit. On remarque durant et après la Guerre, une effervescence prononcée de la présence de Blancs et des politiques qui s'y rattachent. C'est dans ce contexte que naissent des stations météorologiques, des installations militaires, des aéroports avec pistes d'atterrissages, des infrastructures pour l'éducation et les soins de santé, le projet D.E.W. line¹⁴, etc.

Durant ce stade "évolutif", la tendance à la sédentarisation et au travail salarié prendront une ampleur sans précédent. Noël (1989) mentionne que durant la période de crise entre 1930 et 1955, les populations devenaient de moins en moins mobiles et cherchaient à s'établir près des postes de la H.B.C. Il faut noter, que la H.B.C. augmenta considérablement le crédit des locaux durant les années de misère.

Duhaime (1985) explique le phénomène de la sédentarisation et mentionne les motifs ayant incité le gouvernement du Canada à promouvoir l'établissement permanent des villages.

¹⁴ Le projet "Distant Early Warning" (D.E.W.) consistait en une ligne d'avertissement ayant comme mission de détecter à l'aide de radars, des avions ennemis. Pour l'ensemble des faits reliés à la militarisation de l'Arctique, voir la thèse de maîtrise de Robitaille (1987).

"Le gouvernement d'Ottawa encourage, à la fin des années cinquante, l'établissement des Inuit dans des villages permanents, où les services seront centralisés et les dépenses ainsi rationalisées. La mise au point de politiques de logements découle de cette orientation"(1985:30).

Hughes (1965) explique de façon narrative, la route de la sédentarisation. Il met l'accent sur la dualité occupationnelle qui entraîne une division entre les Inuit traditionnalistes et les plus "contemporains" ou occidentalisés. Il met en relief l'étroite relation entre la sédentarisation et le travail salarié. La baisse d'intérêt pour les pratiques ancestrales telles la chasse et la pêche, change profondément les règles de la hiérarchie et de la valorisation des membres d'une communauté. La sédentarisation modèle de nouvelles responsabilités autrefois peu connues. Duhaime (1985) image cette réalité en donnant l'exemple de la phase d'adaptation des femmes en ce qui a trait à l'entretien de la maison. Parallèlement à ces tendances, le gouvernement débuta sa campagne de scolarisation et l'octroi d'allocations familiales. Duhaime (1985) et Dorais (1973) voient dans l'obligation de la fréquentation scolaire, une nouvelle source de démembrement de la famille. Toujours dans cette optique, les subventions de tout genre ne cesseront d'augmenter suite à cette phase de développement, ce qui mènera à un relâchement des "populations eskimaudes qui se fièrent de plus en plus aux secours directs"(Robitaille 1987:34). L'auteur parle même d'une dépendance "surgénérée". Duhaime (1985) considère que le parrainage aigu de l'État

"risque d'encourager une attitude de dépendance, d'irresponsabilité, qui consiste à ne plus se demander même s'il y a des choix possibles à effectuer dans sa propre vie"(1985:12).

Hughes (1965), Bernard (1977), Duhaime (1985,1991) et Noël (1989) perçoivent dans les caprices de la nature -qui se traduisent par une baisse chronique du gibier- un point culminant de la réorganisation socio-économique des Inuit alors en période de dilemme et de remise en question. Cette situation augmentait la vulnérabilité des Inuit face aux structures mises en place par les Blancs.

Cette période de transition sera caractérisée au niveau du transport par la disparition progressive de l'attelage de chiens, du qajaq, de l'umiaq, remplacés par l'introduction du canot à moteur, de la motoneige et une croissance du service aérien. Rowling et Brown (1966) dans Howey (1969), traitent de l'ensemble des composantes concernant les types de transports et leur évolution. Ces derniers cernent la Seconde Guerre Mondiale comme étant le point tournant dans la progression du transport dans la baie d'Hudson.

1.4. La situation à Kangiqsualujjuaq

À l'échelle locale, la période post-guerre donne lieu à une intensification de la fréquentation de la région et à la stabilisation du cycle saisonnier jusqu'à l'érection du village. Arbess (1966) identifie différents faits ponctuels dans le temps ayant favorisé l'érection du village, telles la création d'un magasin géré par un Inuk à Kangiqsualujjuaq en 1952 et les observations de Findlay (1956) sur le cycle saisonnier.

Devant une présence constante des Inuit dans la région et le constat d'une infrastructure déficiente, le "Government of Canada's Department of Northern Affairs and Natural Resources" décide en 1959 de subventionner la construction du village. L'optique première visée par le gouvernement dans ce projet -comme nous l'avons mentionné dans la définition de la région à l'étude-, fut d'assister les Inuit dans le développement d'une coopérative économique régionale afin que ces derniers puissent éventuellement s'autosuffire. Dans ce développement que l'on pourrait aujourd'hui qualifier de durable, le gouvernement fédéral tente de mousser l'établissement d'un programme de fabrication d'artisanat, la fréquentation scolaire et surtout la mise sur pied d'une coopérative de pêcheurs étant donnée l'abondance du poisson et en particulier l'omble chevalier. On cherche donc à créer

"une économie qui serait basée sur l'utilisation rationnelle des ressources naturelles, organisées en système coopératif" (Savoie, 1969:24).

Arbess (1966) donne les détails sur le développement du village. Il ne fait cependant aucun doute malgré les efforts pour continuer la pratique d'activités cynégétiques, que les Inuit de Kangiqsualujjuaq subissent sensiblement les mêmes influences que leurs pairs des autres villages et deviennent de plus en plus occidentalisés.

À la fin des années soixante, les structures endogènes de la société traditionnelle inuit étaient fortement modifiées. Du point de vue technologique, nombre d'artefacts occidentaux modelaient dorénavant l'Arctique (fusils, couteaux, maisons permanentes, avions, moteurs hors-bord, motoneiges, cliniques, écoles, installations militaires, etc.). Ces importations avaient, sur près d'un siècle, amené de nouvelles normes correspondant à un nouveau rythme de vie beaucoup plus occidental. Afin de globaliser le processus d'occidentalisation des Inuit du Nunavik et relater les dates importantes de leur histoire, nous dressons un tableau récapitulatif à la page suivante. Il est à noter que les faits et dates proviennent des auteurs cités dans cette section.

| Tableau 1. Récapitulation de l'histoire contemporaine du Nunavik | |
|--|---|
| 1852 | La compagnie de la baie d'Hudson (H.B.C.) ouvre un premier poste de traite à Fort Severight en 1838. |
| 1912 | Élargissement de la frontière de la province de Québec: création de la région du Nouveau-Québec. |
| 1900-1925 | Apogée des échanges commerciaux avec la H.B.C. Graduellement, les Inuit changent leurs lieux de regroupement en fonction des postes de traite. Ils adoptent nombre d'artefacts dont le fusil. Début de l'industrie de la sculpture. Hausse de la trappe du renard arctique. Accentuation de la présence des missionnaires et de la police (G.R.C.). |
| 1930-1940 | Diminution drastique du cheptel de caribou. Déclin de la traite. Crise économique mondiale. Hausse des crédits accordés par la H.B.C. Début des famines cycliques. |
| 1940-1950 | Forte carence en nourriture. Grandes épidémies. La H.B.C. agit comme dernier recours. Début de la militarisation de cette région. |
| 1946-1950 | Campagne d'évacuation médicale. Début du versement des chèques d'allocation familiale et de pension de vieillesse. |
| 1953 | Création à Ottawa du "Département of Northern Affairs and Natural Resources" (D.N.A.N.D.). |
| 1957 | Changement drastique des politiques fédérales concernant les Inuit. On favorise désormais la sédentarisation au détriment du mode de vie traditionnel (semi-nomade). |
| 1960 | Fondation du Ministère des richesses naturelles sous le gouvernement provincial de Jean Lesage et dirigé par René Lévesque (début de la politique provinciale active dans L'Arctique du Québec). |
| 1960-1970 | Période de confusion marquée par une double présence gouvernementale (provinciale et fédérale). Abandon progressif des activités de traite à la H.B.C. Accélération du processus d'occidentalisation (sédentarisation, travail salarié, construction d'infrastructures, etc.). |
| 1961 | Création de la Direction générale du Nouveau-Québec par R. Lévesque. |
| 1966 | Création du Ministère de affaires indiennes et du Nord canadien (fédéral). |
| 1973 (15 nov) | Le juge Albert Malouf ordonne l'arrêt des travaux à la Baie James. |
| 1975 (11 nov) | Signature de la Convention de la Baie James et du Nord québécois. |
| 1978 | Création de l'administration régionale et de la commission scolaire Kativik puis, de la société Makivik. |
| 1980-1995 | Période de négociations intenses avec les gouvernements pour une plus grande autonomie politique. Application de multiples programmes de soutien et de développement (Périodes de perpétuelle négociation à l'image du laxisme créé par la Convention). |

Module 2. Transports et Mobilité à Kangiqsualujuaq

Introduction

La recherche de biens essentiels força les premières civilisations à adopter des comportements de mobilité très particuliers. Afin de répondre le plus efficacement possible aux divers milieux rencontrés, l'humain poussa et repoussa les frontières du savoir le menant à l'invention de moyens techniques concrets et fonctionnels lui permettant d'assumer ses besoins. Chez les Inuit, cette ingéniosité s'est traduite au niveau du transport, par l'adaptation de véhicules tels: le qajaq, l'umiaq et le traîneau -qamutiq- à chiens. Non seulement ces moyens de locomotion modelaient le paysage physique et social mais faisaient partie intégrante de cette société. L'avènement de technologies provenant du monde des Blancs provoqua des changements considérables dans les habitudes de vie des Inuit.

Le but de ce module est de dresser un portrait contemporain de la nouvelle réalité locomotionnelle à Kangiqsualujuaq. Dans le cadre de cet exercice, nous cherchons à éclaircir et comprendre les orientations du développement en matière de transport des différentes parties impliquées. Notre cheminement permettra de bien comprendre la situation actuelle et nous avisera des trajectoires que devrait emprunter le développement du transport dans le futur.

2.1. Portrait de la situation

Cette section vise à faire la lumière sur les modes de transport ainsi que l'ensemble des composantes s'y rattachant, pour le village arctique à l'étude, soit: Kangiqsualujuaq. La description de cette dynamique repose essentiellement sur les observations et entretiens de l'auteur lors des deux séjours sur le terrain. Certains chiffres proviennent des rencontres avec les nombreux intervenants travaillant au "développement" de cette région. Afin de dresser un portrait complet de la situation, nous présentons l'étude sous trois volets distincts, soit: les transports terrestres, nautiques et aériens.

2.1.1. Transports terrestres et sur la glace

Kangiqsualujjuaq est un village arctique isolé au niveau des infrastructures routières, des autres localités du Québec. Aucun réseau ferroviaire n'est observable dans cette région (Nunavik). Le village n'est donc accessible que par voie aérienne et maritime exceptionnellement ¹⁵.

Il existe près de cinq kilomètres de routes en gravier dans les environs du village. Ce réseau routier permet d'accéder à l'aéroport, au dépotoir municipal ainsi qu'à certains sites en périphérie du village. La grande majorité des routes sont entretenues à l'année longue donc, accessibles en tout temps. La circulation sur ces voies est caractérisée en été par des véhicules tout-terrains et lorsqu'il y a de la neige par des motoneiges. On y retrouve également quelques camions appartenant à la municipalité, aux organismes gouvernementaux et à des particuliers.

a) Véhicule tout-terrains

Depuis son introduction dans l'Arctique du Québec au début des années 1980, le V.T.T. aussi appelé quadricycle, est le véhicule de prédilection pour l'ensemble des déplacements. Maniable, rapide, facile à conduire et à entretenir puis passablement abordable, ce moyen de locomotion a véritablement envahi ce village et l'ensemble des villages au Nunavik. On peut modestement affirmer que chaque maison possède en moyenne au moins un véhicule V.T.T. À Kangiqsualujjuaq on enregistre près de cent véhicules pour une population approximative de 610 résidants en 1994, soit un ratio de un pour six. Ce rapport est énorme si l'on tient compte de la moyenne d'âge qui est très basse et du nombre élevé d'enfants par foyer.

¹⁵ Voir les figures 1, 2 et 7.

Ces véhicules sont achetés par le biais de commandes à la Coop locale ou au magasin Northern¹⁶. Un délais de quelques mois est à prévoir, selon la période de l'année, avant l'obtention du véhicule. Des frais de transport (voir tableaux 2, 3 et 4) s'ajoutent au prix de base¹⁷ qui est comparable au tarif retrouvé dans les concessionnaires des grands centres urbains. Il faut noter que ces frais de transport augmentent considérablement si la livraison s'effectue par avion. Parmi les marques convoitées, on note une affluence de véhicules Honda, Yamaha et quelques Polaris. Le choix des marques est fortement influencé par les promotions des deux principaux fournisseurs local.

L'utilisation du V.T.T. dans l'Arctique du Québec n'est pas restreinte à l'homme mais est plutôt le fait de l'ensemble de la famille. Il est fréquent d'y voir circuler des femmes avec leurs enfants. Dépendamment des familles, on peut observer des enfants conduire ces véhicules dès l'âge approximatif de dix ans. N'ayant pas de vocation précise, ce véhicule sert pour l'ensemble des déplacements et peut même être utilisé pour la pratique de certaines chasses selon le relief qui prévaut, régissant l'accessibilité. À Kangiqsualujjuaq, ce véhicule est couramment utilisé pour accéder aux berges de la rivière George (Kangirsualujjuap Kuunga) indépendamment des marées, afin d'y pratiquer la pêche.

Le véhicule tout-terrains de par sa force motrice et variant selon la puissance et le modèle, peut tirer une remorque considérablement chargée. On l'utilise régulièrement à ces fins à l'aube d'un départ pour une expédition de pêche en bateau ou en canot à moteur. Il permet d'apporter les instruments et bagages requis pour un tel périple.

La disparition des V.T.T. à trois roues et l'amélioration des modèles à quatre roues, font de ce véhicule un moyen de locomotion adéquat et relativement sécuritaire.

¹⁶ Les magasins Northern desservent plusieurs villages de l'Arctique du Québec. On y retrouve de tout, allant de l'épicerie aux appareils électroménagers. Cette chaîne remplace la Compagnie de la Baie d'Hudson.

¹⁷ Les prix varient selon les modèles et les marques. Toutefois, on compte généralement près de 6000\$ pour un modèle relativement conventionnel à quatre roues motrices.

Les gens de la localité ne portent aucun accessoire particulier pour leur sécurité. De plus, aucune législation en ce qui a trait à l'immatriculation semble être effective. Néanmoins, la municipalité de Kangiqsualujjuaq s'est doté de règlements afin de limiter le plus possible les dérangements occasionnés par ce véhicule et surtout tenter de limiter les risques d'accidents.

La durée de vie de ce véhicule varie évidemment selon l'utilisation et l'entretien que l'on y porte. On peut toutefois vanter la durabilité de ces véhicules qui requièrent peu d'entretien et s'avèrent très fonctionnels pour les besoins locaux. En hiver, l'utilisation de ce véhicule est limitée aux voies entretenues.

Au Québec méridional, on estime le nombre d'adeptes inscrits à la Fédération québécoise des clubs motocyclistes associés à plus de 14 000. De plus, il y a présentement 74 clubs de VTT au Québec et tout semble indiquer qu'une fédération uniquement vouée à ce véhicule verra le jour très bientôt¹⁸. Toujours selon la Fédération, il y aurait 175 000 quadricycles en circulation au Québec. Pour l'instant, six fabricants (Honda, Kawasaki, Yamaha, Suzuki, Polaris et Arctic Cat) se partagent le marché québécois, bien que certains fabricants soient absents du Nord québécois. Les ventes de VTT seraient de l'ordre de 13 000 véhicules/année au Québec, soit 40% du total des ventes au Canada.

¹⁸ Les renseignements généraux sur les VTT proviennent du journal La Presse du 2 mars 1996.

b) Les camions

L'utilisation du camion avec boîte communément appelé "pick-up" n'est pas répandue dans la communauté. On dénote une quinzaine de camions de ce genre dans le village. Malgré leur force motrice et leur utilité pour certaines activités, ce type de véhicule est strictement limité aux routes entretenues. Les prix de ces camions sont élevés à l'origine et il faut en plus y ajouter les frais de transport (tableaux 2, 3 et 4). Ce moyen de locomotion aux vertus limitées en ces terres hostiles, est véritablement un luxe que peu de gens peuvent s'offrir. Ces camions exigent en plus un entretien rigoureux. Pour l'ensemble de ces raisons, la possession d'un camion demeure peu viable pour la majorité des résidents.

Il va de soi qu'au niveau des services, la situation est toute autre et l'utilisation de différents types de camions permet de répondre aux nombreuses attentes de la population. On y observe entre autre deux camions citernes, des dix roues conventionnels, etc.

En hiver, les déplacements se font presque exclusivement en motoneige et en V.T.T. dans le village. L'importance de la motoneige dans les diverses facettes de la vie des Inuit nous incite à traiter spécifiquement de ce moyen de locomotion dans le prochain module.

c) Mobilité pédestre

Avec l'avènement de moyens de transport modernes, la marche -jadis pratiquée dans la majorité des déplacements- a perdu énormément d'adeptes. Il est aujourd'hui exceptionnel de voir des Inuit partir à la chasse sans moyen de locomotion moderne. Les comportements d'accession à la terre sont complètement transformés et surtout la durée des périples. Désormais, les Inuit ne complètent pas un cycle annuel mais pratiquent plutôt des mouvements pendulaires dépendamment des prises, de la disponibilité, du climat et ainsi de suite. Ils reviennent donc toujours à leur point de départ dans un délai relativement court. Malgré cette tendance marquée, la marche représente encore la meilleure façon de s'approcher du gibier qui est souvent en terre isolée et peu accessible.

La marche permet également de pratiquer la cueillette des framboises, mûres, bleuets, oeufs, plumes d'oiseaux et de moules.

À l'intérieur du village, la marche a également subi ce déclin. Les gens ont tendance à utiliser leur véhicule récréatif ou leur motoneige pour effectuer les courts déplacements. Seul les aînés pratiquent toujours de façon active la marche.

À Kangiqsualujjuaq plusieurs résidants vont pêcher sur la rive de la rivière George, à un endroit situé à environ un kilomètre du village. Cette zone côtière est facilement accessible et habituellement atteinte par l'entremise de véhicules tel le tout-terrains. Dans ces lieux, la tendance décrite ci-haut est facilement observable et seuls les plus vieux y accèdent toujours par la marche.

2.1.2 Transports nautiques

De par sa situation géographique, le village de Kangiqsualujjuaq est caractérisé par l'omniprésence de l'eau. La navigation occupe une place prépondérante au niveau du transport. Cette place devrait se consolider de plus en plus si l'on se fie aux nombreux projets qui devraient voir le jour d'ici peu. Nous traiterons spécifiquement des plans futurs en ce qui a trait à l'aménagement d'infrastructures en matière de transport ultérieurement dans ce module. À ce jour, nous distinguons deux catégories de navigation que l'on pourrait qualifier de transports nautiques à grande échelle et à l'échelle régionale.

a) Transports nautiques à grande échelle

L'histoire de la présence de bateaux dans les eaux de l'Arctique québécois remonte aux premiers contacts avec les pêcheurs européens comme nous le mentionnons dans le module 1. De façon plus continue, l'établissement de l'Eastern Arctic Patrol en 1922 doane véritablement naissance à la navigation contemporaine dans la région (Howey 1969).

Aujourd'hui, le transport nautique est représenté presque unilatéralement par le cargo. Ce secteur vital permet d'approvisionner le village en biens, variant selon les demandes. La fréquence de la venue de cargos à Kangiqsualujjuaq dépend des commandes effectuées. Ainsi, lors des phases de construction d'habitations on observa plusieurs cargos, alors qu'en temps normal il n'y a que deux services annuellement. Le premier cargo quitte habituellement le port de Montréal au début de juillet alors que le second périple débute à la fin août¹⁹. Outre les cargos, un pétrolier de la compagnie Shell Canada vient une fois l'an remplir de carburant les réservoirs de la ville, permettant à cette dernière d'opérer

¹⁹ Informations recueillies auprès de la compagnie Desgagnés, responsable des expéditions de la marchandise vers le Nord québécois, située au port de Montréal. Communication verbale datant du 17 août 1994.

efficacement durant toute une année.

Étant donnée l'importance rattachée à la livraison de la marchandise par cargo et la rareté de leur venue, l'arrivée d'un transporteur ne passe jamais inaperçue et s'avère un événement important pour la communauté.

Le débarquement de la marchandise se fait par l'entremise de plates-formes mobiles puisqu'il n'existe pas encore d'infrastructure adéquate (digue, débarcadère, etc.) pour effectuer le déchargement. Vu la précarité de la situation, il arrive occasionnellement par maladresse, que du matériel soit échappé dans l'eau, ce qui signifie des pertes et de nouveaux délais. La société Makivik²⁰ travaille présentement sur un projet d'infrastructure maritime et Kangisualujjuaq est l'hôte d'un projet pilote dans ce sens. Nous approfondirons ce projet à la section 2 de ce module.

Pour ce qui est des coûts reliés au transport, il en coûte 326.61\$/1000kg ou 326.61\$ pour 2.5m³ de marchandise lors de l'expédition par cargo (voir tableaux 2, 3 et 4 pour plus de détails). De plus, les résidants doivent déboursier afin d'assumer les taxes²¹ sur le transport. Ces taxes sur le transport signifient que pour un bien, le consommateur doit assumer une double taxation, soit: une taxe pour l'achat et une sur le transport. Inutile de dire qu'un bien dans l'Arctique du Québec est généralement deux à trois fois plus cher qu'au Sud.

²⁰ La société Makivik a vu le jour en 1978 suite à la signature de la Convention de la Baie James. Son mandat réside en la planification et l'application de politiques de développement pour le bien être des communautés nordiques du Québec.

²¹ Il existe deux taxes sur le transport, soit: la taxe sur les produits et services (TPS) de 7% et la taxe provinciale qui est de 6.5%. Il faut donc ajouter 13.5% au prix sur le transport (Makivik 1994).

Les cargos fréquentant le village nordique de Kangiqsualujjuaq ne sont pas des bateaux de croisière pouvant assurer le transport de personnes. Il est par le fait même exceptionnel qu'un cargo prenne à bord des "touristes" voulant se rendre à Kangiqsualujjuaq. L'accessibilité à la région est donc limitée au transport aérien que nous exoniserons ultérieurement.

b) Transports nautiques à l'échelle locale et régionale

Caractériser le transport nautique à l'échelle régionale s'avère un exercice ardu puisqu'il n'existe pas d'organisation formelle. Comprendre ce secteur nécessite l'analyse des habitudes des résidants.

À priori il n'y a aucun réseau de liaison inter-village officiel desservant la localité à l'étude. C'est donc dire que le transport entre Kangiqsualujjuaq et les différentes destinations potentielles (Kuujjuaq, Killiniq, Nain, Terre de Baffin, etc.) est le fruit d'une volonté ou d'une demande spécifique à un navigateur local. Avoir accès à ces lieux exige de la part du requérant, des démarches personnelles auprès des personnes concernées.

La navigation occupa toujours une place de choix dans les habitudes de vie des Inuit à travers le temps. Comme nous l'avons décrit brièvement dans le module 1., les Inuit ont toujours su exploiter de façon pondérée cet écosystème qu'est le milieu marin. Malgré les changements drastiques des dernières décennies, les Inuit vont encore régulièrement en mer afin de pratiquer leurs activités cynégétiques. Ce besoin n'est pas uniquement économique mais une nécessité intrinsèque procurant une satisfaction physique et morale. On peut comparer la vitalité des pratiques cynégétiques par les Inuit à l'amour de la terre d'un agriculteur!

La saison de navigation étant courte (mi-juin à mi-octobre variant selon les années) les Inuit utilisent intensivement leurs embarcations. La majorité d'entre eux possèdent des

canots à moteur de dimensions variées atteignant généralement six mètres. Ce type de véhicule peut être acheté dans les deux grands magasins du village ou encore chez un artisan de la place maîtrisant les rudiments de la fabrication. On compte généralement plus de 5000\$ pour s'en procurer un. Le moteur propulsant ces embarcations varie en force et coûte selon les modèles et les marques entre 3000\$ et 7500\$. Mis à part ce type d'embarcation, on retrouve des bateaux plus conventionnels construits de matériaux solides répondant aux exigences de la navigation dans la région. De par leur coût (près de 20,000\$ moteur inclus), on les retrouve en moins grand nombre.

Il n'existe pas de marina ou d'infrastructure particulière pour ces bateaux. Les navigateurs amarrent leur embarcation près des berges à marée haute. L'amplitude des marées est telle, qu'à marée basse les bateaux se retrouvent sur le sol. Ce caprice de la nature régit les allées et venues puisqu'il est impossible d'entrer ou sortir de la Baie à marée basse. Les heures de départ sont donc très variables et suivent l'horloge naturelle des marées. Cette situation n'est pas sans répercussion sur l'occupation du temps des résidents.

Bien que les Inuit soient désormais sédentaires, leurs besoins d'évasion et d'espace sont toujours omniprésents et facilement observables par la fréquence des périples en mer. Plusieurs d'entre eux établissent des campements d'été provisoires ou permanents sur les berges de la Baie d'Ungava. Ils y vont habituellement en famille se ressourcer et pratiquer certaines de leurs activités traditionnelles toujours au coeur de la culture inuit. Comme pour l'ensemble des comportements en matière de sécurité, les Inuit ou les résidents de cette localité n'ont pas la même vision de la sécurité que les Blancs du Sud. Il serait donc peu opportun de critiquer leur comportement qui prend source à même leurs habitudes ancestrales.

À Kangiqsualujjuaq, deux gros chalutiers de pêche appartiennent à la municipalité et sont mis à la disposition de la population pour la pratique de la pêche intensive. Il appert toutefois, que ces véhicules sont sous-utilisés et peu adaptés aux besoins immédiats des locaux. Lors du premier séjour sur le terrain, un spécialiste de l'Institut Maritime de

| Tableau 2. Tarifs sur le transport maritime des marchandises entre Montréal et Kanqigsulujjuaq | |
|---|------------------|
| Poids | Coût (\$) |
| 455 kg | 321,61\$ |
| 2,5 mètres ³ | 321,61\$ |
| * À ces prix, il faut ajouter 7% (TPS) et 6,5% (TVQ) | |

Source: Cie Desgagnés (août 1994)

Rimouski procédait à un examen complet de ces deux bateaux afin de cerner leurs déficiences et émettre des recommandations et ce, dans l'optique d'une utilisation accrue et plus sécuritaire pour le futur.

2.1.3. Transports aériens

Comme nous le mentionnons précédemment, Vézinet (1982) établit le début de l'aviation au Nunavik en 1928. Depuis, le transport aérien s'est considérablement développé et ce, particulièrement au cours des vingt dernières années au Nunavik. Durant cette période, la société Makivik négocia avec le fédéral et le provincial une entente qui fut signée le 27 septembre 1983 et qui consistait en la construction sur dix ans, d'aéroports dans onze villages nordiques du Québec dont Kangiqsualujjuaq (Taqralik, 1983). Outre cette entente de 84.4 millions réparti entre les deux paliers gouvernementaux de la façon suivante: fédéral:60%, provincial:40%, cette période fut également caractérisée par l'instauration d'un service de liaison régulier liant Montréal à Kuujjuaq et assuré par la compagnie First Air, ainsi que par la création d'un transporteur aérien inuit en juillet 1977 (Taqralik, 1976-77) qui compte aujourd'hui quelque 200 employés à temps plein et partiel (Makivik 1993-94:39).

On peut par conséquent avoir accès à Kangiqsualujjuaq par les vols de First Air en boeing 727 entre Montréal et Kuujjuaq d'une durée approximative de 2h30 minutes et ensuite par un service de liaison offert par Air Inuit et desservant l'ensemble des villages nordiques du Québec. Le trajet entre Kuujjuaq et Kangiqsualujjuaq est d'environ une heure et assuré par des appareils de type Twin Otter et occasionnellement en HS-748. Il faut compter près de mille dollars pour l'ensemble du trajet. Cependant, des tarifs spéciaux sont parfois offerts lors de certains congés (Noël, Pâques, etc.) et différents événements spéciaux (Makivik 1993-94:37).

On peut également effectuer ce parcours par service à forfait (charter) selon la disponibilité et la demande. Johnny May est sans contredit le principal pourvoyeur en matière de transport aérien à forfait dans la région.

La liaison entre Kuujuaq et Kangisualujuaq est assurée presque quotidiennement. Assurant non seulement le transport de personnes, ce service est essentiel pour de multiples secteurs d'activités tel: les services postaux, le transport des marchandises, le transfert des personnes nécessitant des soins particuliers, etc.

Malgré les installations dont bénéficie la population locale, peu de personnes semblent intéressées et/ou avoir les moyens de posséder de petits engins tels un Cessna.

Vouée à l'isolement, la dynamique du village repose en grande partie sur ce type de transport flexible et très fonctionnel. Pour l'ensemble de ces raisons, la vie dans le Nord sans service aérien serait aujourd'hui impensable et occasionnerait de profonds malaises.

Tableau 3. Tarifs combinés des deux grands transporteurs de marchandises aériens (First Air et Air Inuit) entre Montréal et Kangiqsualujjuaq

| Poids (kg) | * Tarifs (\$/kg) |
|----------------|------------------|
| 1 à 39 | 4,75 |
| 40 à 197 | 4,36 |
| 198 à 494 | 4,33 |
| 495 kg et plus | 4,30 |

* À ces prix, il faut ajouter 7% (TPS) et 6,5% (TVQ)

Source: Cie First Air (août 1994)

| Tableau 4. Tarifs pour le transport aérien des marchandises entre Montréal et Kuujuaq chez First Air | |
|---|-------------------------|
| Poids (kg) | * Tarifs (\$/kg) |
| 1 à 39 | 3,24 |
| 40 à 197 | 2,82 |
| 198 à 49 | 2,79 |
| 495 kg et plus | 2,76 |
| Nourriture | 1,37 |
| Enveloppes | 12,50 |
| * À ces prix, il faut ajouter 7% (TPS) et 6,5% (TVQ) | |

Source: Cie First Air (17 août 1994)

2.2. Politiques de développement

Comme nous l'avons décrit antérieurement, l'évolution des moyens de transport au Nunavik a véritablement pris son envol après la Seconde Guerre Mondiale et évolua continuellement jusqu'à ce jour. Nous nous intéressons dans la présente section au développement du transport depuis la signature de la Convention de la Baie James et du Nord québécois. Nous survolerons entre autres les principaux enjeux, les divers rapports rédigés en ce sens puis évidemment, les grandes réalisations. Outre ces aspects, nous ciblerons les objectifs à court, moyen et long terme de la société Makivik en matière de transport. Bref, nous compléterons le bilan de la situation du transport dans l'Arctique du Québec tout en ciblant les scénarios possibles pour l'avenir!

2.2.1. Survol historique des politiques et revendications

Afin de bien saisir l'état d'esprit des dirigeants gouvernementaux fédéraux en matière de transport, nous nous référerons principalement au texte de Denhez (1982).

Ce dernier fait valoir que pour affirmer sa "souveraineté sur les territoires arctiques, le Canada a toujours cherché à réduire au minimum le transport dans cette région et à accentuer la protection des Inuit; cette position de longue date est exposée dans divers documents, plus spécialement dans le traité avec la Norvège de 1930. Dans les années soixante, le Canada faisait volte-face. La nouvelle approche était de favoriser le transport comme l'a fait le Sir John A. Mcdonald pour le Manhattan. Cette nouvelle approche ne s'est cependant pas avérée très utile pour faire valoir la souveraineté sur les eaux territoriales de l'Arctique, comme en témoigne la position américaine qui est demeurée inchangée relativement à la question du passage du Nord-Ouest"p.1.

L'échec des politiques en transport força le gouvernement fédéral à adopter une mentalité de développement plus classique en promouvant l'implantation d'un réseau de liaisons Nord-Sud adéquat. Ce style de politique prenait source dans les vieilles habitudes de "colonisation" comme on l'avait fait à l'époque pour le développement de la Colombie-Britannique, les Prairies, etc.

Dans cette veine, les groupes inuit renouvelaient en octobre 1982 lors de la conférence sur les transports dans le Nord, leur requête faite à la conférence de 1970 sur les transports dans le Nord. Le rapport de Denhez (1982) énumère les principales revendications des Inuit. On y dénote entre autre, au niveau des demandes sur le transport aérien, trois volets indissociables, soit:

- 1) L'érection de pistes d'atterrissages sécuritaires répondant aux normes.
- 2) La construction d'aérogares afin d'offrir un minimum de confort et services à la clientèle.
- 3) Le support technique, humain et logistique afin d'assurer le bon fonctionnement de ces infrastructures.

Pour ce qui est du transport maritime, les principales attentes visaient des subventions pour la mise en chantier de quais fonctionnels.

En ce qui a trait aux transports terrestres, les Inuit ne recommandent pas le développement d'un réseau routier qui s'avèrerait trop coûteux tant sous l'angle économique qu'environnemental. On demande à la place, l'amélioration des moyens de locomotion déjà en place et la modification de certaines politiques tarifaires. Denhez (1982:19) trouve inusité que les Inuit aient à payer la taxe d'accise fédérale alors qu'ils sont des producteurs d'aliments au même titre que les agriculteurs et autres producteurs d'aliments. De plus, les Inuit doivent déboursier la taxe routière provinciale sur le prix de l'essence. Cette imposition est pour le moins farfelue selon Denhez (1982) puisque les Inuit ne jouissent aucunement d'un réseau routier.

En tout, 126 recommandations émanent de ce rapport et cadrent efficacement avec l'objectif premier qui est d'atteindre une équité nationale au niveau des réseaux routiers. Ceci signifie que l'ensemble des Canadiens devraient bénéficier d'un réseau de transport développé et bien adapté à la réalité locale ou régionale prévalant et ce, à des coûts comparables aux autres régions du pays.

2.2.2. Contexte contemporain des revendications et réalisations en matière de transport dans l'Arctique du Québec

Comme nous l'avons exposé dans la section 1 du module 2, plusieurs réalisations ont vu le jour depuis le rapport de 1982, présenté à la section 2.2.1. Parmi les accomplissements, rappelons la construction d'aéroports modernes et l'implication accrue des Inuit dans le processus décisionnel et dans les emplois reliés au transport (ex. Air Inuit, contrôleurs aériens, etc.).

Malgré le chemin parcouru, il reste encore beaucoup de travail à faire si l'on veut un jour atteindre l'optimum, qui permettrait d'enrayer les inégalités qui persistent entre citoyens canadiens, en matière de transport. À ce titre, la société Makivik mène de l'avant plusieurs négociations avec les deux paliers gouvernementaux dans l'espoir de régler les dossiers jugés prioritaires. Parmi ces dossiers notons:

- a) La construction et l'exploitation des installations maritimes au Nunavik.
- b) L'enrayement des taxes, sous forme de crédit d'impôt, pour le chasseur et pêcheur qui produit de la nourriture.

Bientôt la société Makivik conclura sur la faisabilité de développer un système de liaisons maritimes (ferries) entre les communautés. En ce sens, nous pouvons à ce stade affirmer que le but premier de ce projet est de développer un réseau entre les communautés afin que puissent se tisser des liens économiques durables. Ainsi par exemple, une région bénéficiant d'une présence considérable de caribous mais d'un manque de gros mammifères marins pourrait y trouver son compte et participer à l'émergence d'une économie régionale et locale durable. De plus, ce projet pourrait profiter à l'implantation de structures permanentes au niveau touristique de par l'accroissement des moyens d'accessibilité au territoire.

a) Construction et exploitation des installations maritimes au Nunavik

Ce projet vise à ériger des infrastructures adéquates pour le déchargement des cargos et augmenter la sécurité des résidents qui utilisent des embarcations. L'objectif est par le fait même double puisqu'il tend à favoriser aussi bien les grands transporteurs que les utilisateurs locaux. Malgré des études de faisabilité -auxquelles participe le gouvernement québécois- qui ont eu lieu dans plusieurs communautés dont Kangiqsualujjuaq à l'été 1992, il semble que le projet soit loin d'être chose faite. Parmi les difficultés rencontrées, notons les très fortes marées omniprésentes dans la Baie d'Ungava. Outre cette contrainte que nous qualifions de naturelle, il y a les coûts exorbitants qui y sont associés. De plus, il est toujours incertain à ce stade du projet, qui y participera financièrement ? Comble d'obstacles, les principales compagnies impliquées dans le transport de marchandise, dont la cie Desgagnés, semblent très réticentes face à la viabilité de telles installations. Sans l'appui de ces dernières, il sera plus que difficile de vendre l'idée aux différents paliers gouvernementaux.

b) Enrayement des taxes, sous forme de crédit d'impôt, pour le chasseur et pêcheur producteur de nourriture

L'Administration régionale Kativik ainsi que la société Makivik ont déposé un mémoire portant sur les solutions de rechange à la taxe sur les produits et services en avril 1994.

Dans ce document, on retrouve entre autre que:

"les services de transport entre le sud du pays et le Nunavik de même qu'au sein du Nunavik soient exemptés de la taxe sur les produits et services; que le crédit afférant à la taxe sur les produits et services soit modulé de manière à refléter le coût réel de la vie au Nunavik et le taux que paient effectivement les résidents du Nunavik; que l'administration de la taxe sur les produits et services des petites entreprises soit simplifiée en permettant la présentation de rapport et paiement une fois l'an, soit au moment de la déclaration de revenus personnels ou d'entreprise; puis finalement, que le Comité permanent des Finances recommande la création d'un groupe d'étude afin d'engager des pourparlers avec le groupe de travail provincial/Nunavik, en vue d'examiner par quels moyens on pourra remédier aux disparités entre le coût de la vie au Nunavik et dans le sud du pays, et améliorer le pouvoir d'achat des résidents de la région."Makivik, 1994:7.

Devant ce constat, nous devons rester positif et espérer que l'ensemble de la question se règle dans les plus bref délais. D'autant plus que les Inuit sont le groupe autochtone le plus imposé au Canada.

Module 3. La motoneige: étude de cas

Introduction

La motoneige fait partie de notre histoire depuis plus d'un quart de siècle. Possédant différentes vertus selon les régions, ce véhicule a véritablement modifié les habitudes hivernales de locomotion des Inuit du Nord circumpolaire. Ces modifications ont des répercussions sur l'ensemble des sphères régissant le mode de vie des Inuit.

Nombre d'études spécifiques à ce moyen de transport étaient mise de l'avant à la fin des années soixante et début soixante-dix. Ce sujet de pointe s'inscrivait dans un contexte global de recherche mettant l'emphase sur l'introduction et l'adaptation de nouvelles technologies. Malgré un nombre impressionnants de travaux réalisés à cette époque (Müller-Wille 1971, Pelto 1973, etc.), peu de recherches longitudinales ont vu le jour depuis. Étant donné la précarité de l'état de la question, il apparaît pertinent de chercher à canaliser les adaptations spatio-temporelle et culturelle ainsi que l'ensemble des habitudes et faits reliés à la dynamique de l'utilisation du véhicule, afin de pouvoir assimiler les véritables conséquences de l'introduction de ce véhicule.

Pour mener les objectifs de ce module à terme, quatre grandes sections élucideront la totalité des points. Ainsi, nous élaborons l'histoire du véhicule, l'étendue de son utilisation, les conséquences socio-culturelles cernées dans les divers travaux et ce, pour des milieux hétérogènes puis l'étude de cas associée à la situation de la motoneige à Kangiqsualujjuaq.

3.1. Histoire de la motoneige

Avant de tracer les grandes lignes de l'histoire de la motoneige, l'auteur tient à préciser le sens qu'il accorde au terme. Bien que plusieurs tentatives de créer un véhicule utilitaire pouvant affronter le climat Arctique virent le jour avant l'invention formelle de la motoneige²² nous ne considérons ici que les modèles dont descendent aujourd'hui les motoneiges modernes. L'auteur perçoit donc l'embryon de la motoneige comme étant les premiers modèles proposés par les grandes compagnies, soit: Polaris, Bombardier, Arctic Cat et Yamaha.

Le coup d'envoi des recherches pour créer un petit véhicule maniable et en mesure de circuler efficacement sur les divers paysages nordiques, eut lieu vers le début des années quarante. David Johnson, Edgar et Allen Hetteen débutèrent les expériences dans l'optique de fabriquer un véhicule monoplace pouvant facilement circuler sur la neige. Inspirés par le modèle d'Eliason qui avait fait breveter un toboggan motorisé en 1927 et enregistré près de 40 ventes de ce modèle qui se détaillait à 360\$, les trois inventeurs construisèrent leur tout premier modèle en 1948 et fut appelé "autoboggan" ou "Polaris Sno Traveler". Les trois chercheurs créèrent la compagnie Polaris établie au Minnesota (U.S.A.) en 1952. Déjà en 1957, la production de motoneiges était considérable et approvisionnait différents coins de la planète tels: l'Alaska, la Suède et la Nouvelle-Zélande (Polaris 1994). Au Québec, Joseph-Armand Bombardier surnommé le père de la motoneige, commercialise son fameux "Ski-Doo" en 1959 (Precious 1984, Bombardier 1992). L'industrie de la motoneige gagne largement en popularité à la fin des années soixante et début soixante-dix. Le tableau 5. démontre bien la rapidité de l'invasion de la motoneige dans les nombreux marchés durant cette période, en démontrant l'évolution des ventes chez Bombardier pour cette période. À l'époque, le prix de base de la première motoneige Ski-Doo était de 900\$ en 1959 (Bombardier 1992). Il est

²² Exemple: l'autoneige de Bombardier en 1937.

| Tableau 5. Ventes de motoneiges à la Cie Bombardier entre 1959 et 1972 | |
|---|----------------------------|
| Années | Nombre de véhicules |
| 1959-1960 | 225 |
| 1960-1961 | 250 |
| 1961-1962 | 1200 |
| 1962-1963 | 2502 |
| 1963-1964 | 8210 |
| 1971-1972 | 210 000 |

Source: Bombardier (1992)

évident que le prix des nombreux modèles variera au fil des années. Selon une publication de la compagnie Bombardier parue en 1991, la vitesse de propagation du véhicule s'explique de diverses manières. Tout d'abord, il est indéniable que la motoneige répondait concrètement à un besoin. Ce moyen de transport fonctionnel²³ permettait dorénavant une mobilité accrue sur l'ensemble des paysages nordiques aussi isolés soient-ils! Outre l'aspect utilitaire, la vocation récréative du véhicule fut sans contredit le moteur ayant généré ce succès.

L'implication formelle des grandes compagnies à l'instauration d'infrastructures et d'événements spécifiques, aura permis de développer des habitudes de consommation et d'établir des liens étroits entre le consommateur et le producteur. L'accessibilité aux produits devint facile à la suite des politiques de financement mises en branle par les fabricants. Pour bien visualiser la dynamique de cette industrie, nous nous référons au tableau 6. illustrant les fluctuations des ventes, pour la totalité des compagnies entre 1969-70 et 1993-94. Un simple coup d'oeil suffit pour saisir les tendances générales. L'apogée de l'industrie, caractérisé par une croissance phénoménale des ventes, survient entre 1969-70 et 1973-74 (Bombardier 1992), (Poole 1982) et (Precious 1984). La crise pétrolière et les difficultés économiques du milieu des années soixante-dix frappent durement l'essor de l'industrie. Le déclin des ventes n'aura point de sursis durant les années quatre-vingts avec l'éveil environnemental et la crise de 1982. En réponse aux conditions du marché -que nous venons brièvement d'exposer par l'entremise du tableau 6.- nous observons une baisse draconienne du nombre de fabricant. Cette adaptation est illustrée dans le tableau 7.

Les "survivants"²⁴ dans l'espoir de reconquérir la clientèle et l'opinion publique en général, modifièrent considérablement le produit pour le rendre plus compatible aux attentes des

²³ Nous démontrerons l'utilité du véhicule ultérieurement dans le module.

²⁴ Les survivant sont représentés par les compagnies: Bombardier, Yamaha, Polaris et Arctic Cat.

| Tableau 6. Total des ventes (en unité) de l'industrie de la motoneige (chiffres approximatifs) | | | | | |
|---|---------|---------|-------------------------|------------------------|---------|
| Années | Canada | U.S.A | Europe (exportation) | Europe (domestique) | Total |
| 1959 à 1964 | 11 130 | 23 870 | nd | | 35 000 |
| 1964-65 | 12 720 | 27 280 | nd | | 40 000 |
| 1965-66 | 17 490 | 37 280 | nd | | 55 000 |
| 1966-67 | 22 260 | 47 740 | nd | | 70 000 |
| 1967-68 | 26 921 | 58 095 | nd | | 85 016 |
| 1968-69 | 80 765 | 174 286 | nd | | 255 051 |
| 1969-70 | 126 823 | 296 604 | nd | | 423 427 |
| 1970-71 | 151 627 | 342 035 | nd | | 493 662 |
| 1971-72 | 125 985 | 332 177 | nd | | 458 162 |
| 1972-73 | 133 534 | 316 036 | nd | | 449 570 |
| 1973-74 | 144 420 | 290 624 | nd | | 435 044 |
| 1974-75 | 123 829 | 193 185 | nd | | 316 014 |
| 1975-76 | 88 741 | 153 902 | nd | | 242 643 |
| 1976-77 | 83 398 | 111 489 | nd | | 194 887 |
| 1977-78 | 85 484 | 140 550 | nd | | 226 034 |
| 1978-79 | 85 510 | 174 644 | 7026 | | 267 180 |
| 1979-80 | 62 651 | 127 175 | 10 424 | | 200 250 |
| 1980-81 | 67 152 | 99 047 | 11 369 | | 177 568 |
| 1981-82 | 49 327 | 92 017 | 10 630 | | 151 974 |
| 1982-83 | 29 786 | 48 682 | 8317 | | 86 785 |
| 1983-84 | 33 300 | 59 463 | 7674 | | 100 437 |
| 1984-85 | 33 801 | 49 977 | 8395 | | 92 173 |
| 1985-86 | 36 482 | 57 747 | 9636 | | 103 865 |
| 1986-87 | 41 509 | 61 107 | 11 497 | | 114 113 |
| 1987-88 | 45 389 | 65 336 | 12 245 | | 122 970 |
| 1988-89 | 50 932 | 78 099 | 16 966 | 9003 | 145 997 |
| 1989-90 | 56 549 | 80 376 | 16 743 | 9730 | 153 668 |
| 1990-91 | 50 110 | 77 642 | 17 376 | 7896 | 145 128 |
| 1991-92 | 52 639 | 82 312 | 13 326 | 4020 | 148 277 |
| 1992-93 | 56 743 | 84 262 | 10 842 | 3200 | 151 847 |
| 1993-94 | 56 796 | 104 637 | 6646 | 3110 | 168 079 |

*nd: données non-diponibles

Source: Bombardier, division marketing (août 1994)
Poole (1982)

Tableau 7. Variation du nombre de compagnies fabricant des motoneiges entre 1970 et 1982

| | | Localisation des fabricants | | | |
|---------|--------|-----------------------------|---------|-------|-------|
| Années | Nombre | Québec | Ontario | U.S.A | Japon |
| 1970-71 | 38 | 8 | 1 | 28 | 1 |
| 1971-72 | 27 | 12 | 2 | 12 | 1 |
| 1972-73 | 28 | 10 | 1 | 16 | 1 |
| 1973-74 | 29 | 8 | 2 | 17 | 2 |
| 1974-75 | 23 | 8 | 1 | 13 | 1 |
| 1975-76 | 18 | 6 | 1 | 10 | 1 |
| 1976-77 | 10 | 1 | 1 | 6 | 2 |
| 1977-78 | 7 | 1 | - | 4 | 2 |
| 1978-79 | 7 | 1 | - | 4 | 2 |
| 1979-80 | 7 | 1 | - | 4 | 2 |
| 1980-81 | 7 | 1 | - | 4 | 2 |
| 1981-82 | 5 | 1 | - | 2 | 2 |
| 1982-83 | 4 | 1 | - | 2 | 1 |

Source : Poole (1982:17)

consommateurs. Dans ce sens, les fabricants s'efforcèrent de moderniser la motoneige pour qu'elle soit moins polluante, moins bruyante, plus sécuritaire et fiable. Ce besoin de dépassement de la part de l'industrie arrivait à point puisque désormais elle n'était plus fin seule, mais devait contrer la concurrence qu'engendrait l'arrivée des véhicules tout-terrains²⁵.

Selon la Fédération des Clubs de Motoneigistes du Québec, ce déclin aura été à long-terme bénéfique pour l'ensemble des parties. La fédération qualifie le motoneigiste "contemporain" de responsable face à l'environnement et aux règlements en vigueur.

Il faut souligner que la motoneige dans le Nord Circumpolaire n'épousa pas cette tendance et connut une progression constante. Depuis l'adoption du véhicule, les Inuit deviendront de plus en plus liés et dépendants de la motoneige.

L'utilisation qu'ils en font ainsi que les conditions naturelles affectent grandement la durabilité des machines. Les Inuit qui paient très cher ce véhicule, manifesteront leur mécontentement face à cette réalité. Suite à ce mécontentement de la part des Inuit face à la durabilité des motoneiges, les fabricants démontreront vers la fin des années quatre-vingts, un intérêt pour construire des motoneiges mieux adaptées aux besoins des Inuit et ce, même si ce marché stable ne représente qu'un pourcent des ventes totales. On cherchera entre autre, pour les motoneiges destinées à ce marché, à solidifier le véhicule pour accroître sa longévité puis augmenter sa capacité. Faisant suite à la volonté d'apporter des modifications sur les motoneiges utilisées dans l'Arctique, tel que proposé dans un rapport produit par Poole (1982) pour Transports Canada, le gouvernement mit de l'avant un projet pilote et donna à la compagnie Nunasi un contrat visant à créer une motoneige utilitaire qui répondait mieux aux besoins des Inuit. Ce programme prévoyait en sus, la création de plusieurs emplois de par l'établissement d'un atelier dans le Nord. Malheureusement, le projet n'a pas connu le succès espéré et les prototypes ne furent

²⁵ Voir la description de ce véhicule récréatif au module 2.

jamais commercialisés. Encore aujourd'hui, malgré des améliorations importantes, les Inuit sont toujours mécontents de la durée de vie des motoneiges toutes marques confondues.

3.2. La motoneige au Québec méridional

Cette section met en valeur les infrastructures disponibles à la pratique de la motoneige au Québec. Bien qu'existantes, les infrastructures des autres provinces canadiennes et des états américains ne feront pas dans le cas présent, l'objet de l'étude.

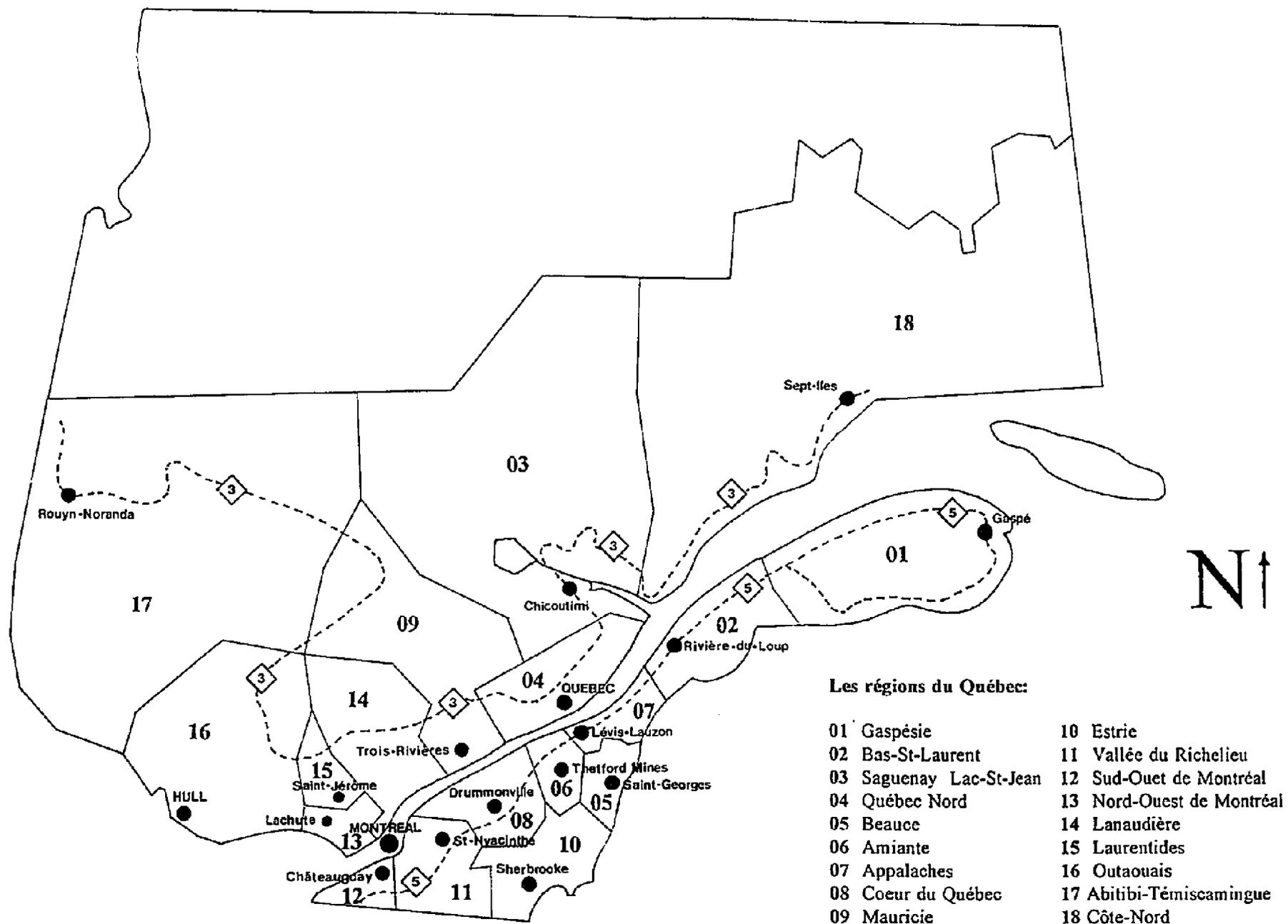
Au Québec, on compte sur un réseau hiérarchisé de sentiers balisés totalisant plus de 30,000km. À la Fédération des Clubs de Motoneigistes du Québec on estime à 100,000 personnes le nombre d'adeptes répartis à travers 270 clubs (bilan annuel de la F.C.M.Q., 1992-93). Comme le mentionnait un article dans La Presse (96/02/19),

"l'organisation et l'entretien des sentiers figurent parmi les tâches prioritaires de la fédération et de chacun des clubs. Avec la sécurité comme corollaire immédiat" (La Presse 96/02/19: A 10).

L'apogée des années soixante-dix tel que mentionné précédemment, était caractérisé par plus de 300,000 motoneigistes et 325 clubs. Le Québec des motoneigistes est aujourd'hui divisé en dix-huit régions dont les limites sont déterminées par le conseil d'administration de la F.C.M.Q. Ces régions ne correspondent pas nécessairement aux seize régions administratives conventionnelles du Québec²⁶.

²⁶ Voir la figure 5. qui montre le Québec des motoneigistes.

FIGURE 5: Régions des motoneigistes du Québec



Source: Bilan annuel de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec, 1994

Échelle approximative: 1: 7000000

3.2.1. Marché touristique

Selon la F.C.M.Q., l'industrie de la motoneige au Québec se porte très bien avec des retombées économiques annuelles directes et indirectes de plus d'un demi-milliard de dollars dans l'économie québécoise. Parmi les différents secteurs reliés à la motoneige, l'industrie touristique mérite une attention particulière compte tenu de l'essor inespéré de ce secteur.

La fédération nuance trois types de marché:

- 1) Les excursionnistes
- 2) Les touristes
- 3) Les locations de motoneiges

Il est important de mentionner que les touristes provenant des États-Unis et de l'Europe sont de plus en plus nombreux à participer à des voyages en motoneige. On estime à près de 10 000 le nombre d'Européens venus visiter le Québec l'hiver dernier (La Presse 96/02/21). Toujours selon la même source, ce nombre pourrait grimper à 15 000 dès cette année et connaître une croissance de 20% annuellement dans le futur. Grâce à ce moyen de locomotion, les touristes peuvent parcourir plusieurs régions tout en étant très près de la nature et profiter des vues panoramiques qui s'offrent à eux. D'après une étude faite pour la fédération et citée dans La Presse du 96/02/21, la clientèle étrangère que vient au Québec faire de la motoneige pour différentes raisons, dont: l'aventure "rude", les grands espaces, les Indiens, les coureurs des bois, etc. devrait augmenter. Il faut souligner que le Québec possède l'ensemble des infrastructures requises pour accueillir cette clientèle. De plus, le réseau d'agences de location ne cesse de croître et se modernise rapidement comme en témoigne la mise sur pied de l'agence Sport Action 2000 qui compte actuellement 56 franchises au Québec et 13 en Ontario (La Presse 96/02/21).

Il est fort encourageant pour l'industrie de la motoneige au Québec, de voir sa clientèle locale s'accroître de façon fulgurante. On estime qu'il y aura une hausse de 10% du

nombre de locations effectuées par des Québécois (La Presse 96/02/21).

Pouvant compter sur une clientèle locale bien établie et sur des clients fidèles en nos voisins du Sud et nos cousins d'outre-mer, la prospérité de l'industrie ne cessera d'augmenter.

Nous croyons qu'il est primordial pour le Québec "d'assumer" sa nordicité et développer dans ce sens des activités tenant compte de cette réalité climatique. Cette attitude démontre une maturité et une intégration notable qu'a le Québec face à son environnement. L'hiver ne doit plus représenter un fardeau mais bien un attrait qui fera l'envie de plusieurs.

3.2.2. Les accidents

La motoneige qui gagne en popularité voit son nombre de victimes augmenter année après année. En 1988 sept décès sont dénombrés au Québec. L'année suivante ce nombre passe à vingt puis onze en 1990 et vingt-cinq en 1991. En 1992, le nombre passe à trente puis trente et un en 1993. Heureusement le nombre de décès a diminué en 1994 pour se situer à vingt-cinq. De ce nombre, on enregistre dix-huit hommes âgés de 15 à 35 ans. Pour les onze premiers mois de 1995, on a enregistré 24 décès et 127 blessés graves. Entre 1990 et 1994, on comptabilise un total de 122 décès reliés à la motoneige.

Contrairement aux accidents mortels pour l'automobile, qui ne cessent de diminuer depuis 1990, les chiffres ci-haut mentionnés et provenant de La Presse du 96/02/20 démontrent que la tendance est à la hausse pour la motoneige. À quoi peut-on relier ce phénomène? Tout d'abord au nombre d'adeptes qui augmente, aux imprudences ou à l'inexpérience des motoneigistes et surtout à l'abus d'alcool.

Il est prouvé, que plus de deux accidents sur trois sont des incidents qui surviennent en dehors des sentiers balisés. Les voies ferrées, les voies publiques, les lacs et rivières sont des sites potentiellement dangereux où il faut à tout prix redoubler de prudence.

La hausse des accidents pousse les dirigeants de la fédération à redéfinir certaines applications du code de sécurité (Règlement sur la motoneige:L.R.C.,c.C-24,r.21) et à demander une surveillance accrue de la part des différents corps policiers de la province. Mise à part cette initiative, la fédération a augmenté son nombre d'officiers pour le Québec, passant de 2766 en 1991-92 à 3552 en 1993-94 (F.C.M.Q. 1994:18).

Pour l'arctique du Québec, il n'existe pas comme tel des statistiques sur le nombre d'accidents. Cependant, plusieurs Inuit lors de nos terrains se plaignaient de malaises au dos et aux oreilles. La motoneige entraînerait également une compaction des disques dans la colonne vertébrale et du même coup réduirait à long terme la taille de l'utilisateur.

3.2.3. Conséquences environnementales

Bien que l'évaluation des conséquences environnementales de l'utilisation de la motoneige ne soit pas l'objet du mémoire, l'auteur tient néanmoins à en faire une rapide description.

Ives (1974), Radforth (1972-73), Racine (1979) et Wanek (1970-71) affirment que le passage des motoneiges entraîne une compaction du sol, une pollution par le bruit, la pollution de l'air etc. Les auteurs parlent également du danger d'une mobilité accrue sur les différents écosystèmes rencontrés. Forbes (1992 1993) étudie l'ensemble des conséquences environnementales suite aux passages de véhicules quels qu'ils soient.

Ives (1974) résume la situation en présentant un tableau (8) compilatif des conséquences environnementales liées à l'utilisation de la motoneige.

| Tableau 8. Conséquences environnementales de l'utilisation de la motoneige |
|---|
| - Détérioration de la végétation: arbres, arbustes et diverses plantes et mousses. |
| - Croissance du stress envers la faune locale créé par l'augmentation de la pratique de la chasse. |
| - Diminution des prédateurs naturels. |
| - Hausse de la compétition pour l'espace. |
| - Vandalisme auprès des résidences estivales. |
| - Affecte la densité et la compaction des neiges, ce qui engendre des modifications dans le régime de ruissellement et de la fonte des neiges au printemps. |
| - Pollution par le bruit. |
| - Pollution de l'air. |

Source: Ives (1974:63)

3.3. Conséquences socio-culturelles de l'intrusion de la motoneige: Survol littéraire.

Avant d'évoquer les résultats des études menées sur les conséquences socio-culturelles de l'intrusion de la motoneige, nous croyons important de citer quelques auteurs conceptualisant le passage du mode de vie autarcique ou semi-autarcique -façonné d'artefacts particuliers- à l'accession à une économie de marché .

3.3.1. Survol théorique

Les ouvrages portant sur le passage d'un mode de vie autarcique ou semi-autarcique à une société capitaliste, sont multiples. Bien que le terrain de prédilection de Brookfield (1973) soit les îles du Pacifique, l'auteur présente néanmoins une panoplie d'études de cas démontrant les facteurs qui poussent aux changements et les différentes adaptations qui en découlent.

Grossman (1981) fait valoir que le virage vers le capitalisme n'est trop souvent étudié que sous l'aspect économique. Il rétorque en proposant de nouvelles avenues de recherches plus globales, pondérant ainsi le rôle et les conséquences de l'ensemble des paramètres affectés par cette transition. L'étude de ce dernier a l'intérêt particulier de mettre l'emphase sur les traits culturels et environnementaux, composantes essentielles du cas inuit.

Fried et Molnar (1978) font un bilan très complet de l'ensemble des théories explicatives portant sur les facteurs de changements qui poussent une société ou une communauté à revoir intrinsèquement ses valeurs, ses coutumes et les fondements de son économie. Après avoir cerné les forces et lacunes des théories déjà existantes, ils proposent leur propre schéma. Pour démontrer l'applicabilité de leur modèle, les auteurs citent des études de cas. Il apparaît clair pour ces auteurs, que la technologie est l'un des rouages important des différentes transformations.

Robert Spier (1970) est beaucoup plus vague dans son analyse des conséquences de l'intrusion technologique. Il nuance à priori les termes technologie et artefact, et mentionne que

"Technology is seen as a process while artefact are the product of that process"p.470. Toujours selon ce dernier, "Success in hunting depended on the possession of knowledge rather than the possession of artefact"(1970:476).

Il est donc clair pour Spier (1970) que la priorité des sociétés traditionnelles est ce qui concerne la transmission du savoir vernaculaire et ce au détriment s'il le faut, des connaissances qualifiées "d'occidentales". Bref, Spier perçoit la technologie comme un médium permettant d'acquérir ou d'appliquer ce savoir. Dans cette veine, la technologie ne doit pas être perçue comme un agent modifiant en profondeur la culture traditionnelle puisque les premières nations dépendent toujours de leur savoir vernaculaire pour mener à terme l'ensemble de leurs activités. En fait, la technologie permet simplement de faciliter l'exécution de ces fonctions.

Pelto et Bernard (1973) présentent dans le volume "Technology and Social Change" une revue de littérature exhaustive sur les conséquences d'intrusions technologiques dans un milieu, quel qu'il soit. Ils parlent entre autre des travaux de M.F. Ashley Montagu sur les conséquences de la venue du feu dans l'histoire de l'humanité, de Leslie White qui traite de l'intrusion de technologies sous l'angle matérialiste et plusieurs autres auteurs ayant marqué ces voies de recherches en sciences sociales. Les auteurs, suite au survol historique du champ d'étude, proposent leur approche qui distingue deux catégories de technologies, soit: micro et macro. Évidemment les impacts varieront selon l'échelle de l'intrusion. On parle dans le cas de la macrotechnologie, de modifications considérables pour l'ensemble des paramètres pouvant régir la vie d'une société donnée, en citant le cas du feu, de la roue etc.

La motoneige est considérée par Pelto et Bernard (1973) comme une microtechnologie modifiant de façon non-linéaire le mode de vie des communautés. C'est donc dire que le degré des changements variera selon les besoins et les divers facteurs pouvant influencer

l'adoption de la technologie en question.

Au niveau du processus d'adaptation de nouvelles technologies, Rogers (1967) propose six stades évolutifs.

- | | |
|---------------|------------------|
| 1) Méfiance | 4) L'essai |
| 2) Curiosité | 5) L'adoption |
| 3) Évaluation | 6) L'application |

Nous verrons dans la section subséquente que ces stades furent rapidement franchis dans le cas de la motoneige.

3.3.2. Les impacts de l'arrivée de la motoneige

Étant donné la nature de la motoneige (microtechnologie), il est à prévoir que les conséquences de l'implantation de ce véhicule dans les communautés, varieront selon le cas. La littérature nuance principalement deux courants d'adaptations, soit:

- a) Impacts prononcés découlant de la venue du véhicule**
- b) Impact négligeable découlant de la venue du véhicule**

a) Impacts prononcés découlant de la venue du véhicule

Müller-Wille (1974b) cite la rapidité d'adaptation de la motoneige dans la région de Utsjoki²⁷ en se référant aux stades d'adaptation proposés par Rogers (1967). Pelto et Müller-Wille (1971-73) parlent d'un virage complet en ce qui concerne les techniques d'élevage de rennes chez les Sami dû à l'adoption de la motoneige comme véhicule.

²⁷ Utsjoki est située en Laponie dans la partie finlandaise.

Ils cernent l'environnement physique comme l'un des paramètres fondamentaux déterminant la popularité du véhicule. On démontre les avantages d'une surface caractérisée par la toundra contrairement à un milieu forestier. Au niveau social, la motoneige favorisait l'accentuation de la stratification au sein d'une même communauté ou d'une communauté ayant adopté le véhicule versus une qui persistait à conserver les techniques traditionnelles. Les éleveurs ayant fait l'acquisition d'une motoneige dès les premières années modifièrent complètement les règles du marché en propulsant les traditionalistes vers l'arrière scène, les forçant même à acquérir le véhicule sous peine de disparition par manque de compétitivité. Il semble que l'accessibilité au produit dépendait directement du pouvoir d'achat de l'acquéreur potentiel. Il est clair que ceux qui épousèrent cette technologie rapidement en tirèrent les plus gros bénéfices. Outre les impacts ci-haut mentionnés, Pelto et Müller-Wille (1973) notèrent une augmentation du taux de fréquentation à l'intérieur des communautés. Ces derniers voient dans le degré d'occidentalisation des communautés avant l'intrusion de la motoneige, une variable explicative quand à la vitesse de propagation de cette technologie.

Les avantages du véhicule sont similaires sur plusieurs points, indépendamment de la région nordique à l'étude. On cite que dans l'ensemble des cas, la motoneige a considérablement modifié le temps et l'énergie requise aux déplacements dans l'Arctique. Toujours selon ces auteurs, On parle d'une situation de déficience chronique des transports modernes avant la venue de la motoneige.

Pour Lee Guemple cité dans Pelto et Müller-Wille (1973), il existe un lien entre les Inuit salariés et la vitesse d'acquisition du véhicule. Ce dernier parle même de tension entre les Inuit traditionalistes et les plus occidentalisés. Plusieurs auteurs (Smith 1970, Moyer 1971-73, Usher 1972, etc.) travaillant sur l'intrusion de la motoneige dans l'Arctique Nord-Américain sont unanimes et affirment que l'employé salarié possédait dans la majorité des cas, une motoneige avant un confrère pratiquant des activités traditionnelles. Ce constat fait donc ressortir les avantages du travail salarié au détriment des activités traditionnelles.

Pour Pelto (1973) le fait de posséder une motoneige chez les Sami, représentait un atout indéniable au niveau de l'influence envers les associations d'éleveurs de rennes, qui régissent et coordonnent ce secteur. On parle même de capital politique... Toujours selon ce dernier, la compétitivité amenée par l'intrusion de la motoneige a forcé plusieurs éleveurs à changer de "profession". Autrefois, même les plus pauvres pouvaient vivre de l'élevage des rennes, ce qui ne reflète plus la réalité. Dans le secteur de l'élevage, Pelto (1973) parle de purification des éleveurs forçant régulièrement les plus vieux à céder leur place aux jeunes plus familiers avec les nouvelles technologies. L'auteur conclut sur les conséquences sociales en utilisant deux termes, soit: "Losers and Adapters".

Bien qu'il y ait des avantages et des inconvénients, Müller-Wille (1974b) estime que le bilan de l'intrusion de la motoneige dans la région d'Utsjoki s'avère tout de même positif et passablement bénéfique pour les éleveurs. Toujours dans cet ouvrage, on note des changements importants dans les habitudes de fréquentation inter-communauté et dans les techniques de chasse et de pêche. Müller-Wille (1974a) donne des exemples concrets des changements dans la pratique des activités traditionnelles en citant le cas des Déné de Fond du Lac. On mentionne entre autre que l'Inuk doit maintenant à lui seul assumer sa trajectoire et prévoir les obstacles. Il doit également modifier ses approches face aux gibiers de par le bruit du véhicule et l'odeur qu'il dégage.

Francis (1969-71) voit dans la venue de la motoneige, une dépendance croissante face à l'économie de marché et s'attend à voir une stratification socio-économique de la population de Point Hope (Alaska) dans un avenir rapproché. Il note également une hausse considérable de l'accessibilité au territoire. L'auteur n'observe cependant pas de hausse de fréquentation intra-communauté de par le besoin de travailler des heures supplémentaires pour combler le déficit budgétaire causé par les coûts onéreux qu'entraîne la motoneige.

Smith (1972) observe à Pond Inlet (T.N.O.) suite à l'introduction de la motoneige, une stratification de la population et craint l'émergence de conflits entre les Inuit occupant des

emplois salariés et ceux qui continuent à vivre d'activités traditionnelles. Au niveau de la pratique des activités traditionnelles, Smith (1972) identifie les modifications dans les lignes de trappes et vante la motoneige qui selon lui, peut accroître considérablement la dimension du territoire couvert donc indirectement, accroître les prises. Il ne note cependant aucun changement dans les techniques de chasse aux phoques. L'auteur est néanmoins sur ses gardes face à l'invasion de ce véhicule et craint

"an increase of accessibility to hunting grounds may have detrimental effects in the long run"(1972:3).

Hall (1971) cerne la motoneige dans le village de Noatak (Alaska), comme étant la plus grande intrusion technologique occidentale chez les Inuit. Tout comme la majorité des faits mentionnés à priori, les conclusions de Hall (1971) établissent la motoneige comme un élément augmentant les écarts à l'intérieur d'une communauté. La dépendance monétaire sera à la hausse et les paramètres de valorisation complètement bouleversés. Les aptitudes à chasser et à posséder un attelage de chiens performant n'est plus vénéré et la population s'attache dorénavant à de nouvelles valeurs. On envie désormais celui qui possède la motoneige la plus récente ou performante.

Aikio (1975) évoque la capacité d'autosuffisance des Sami avant la motoneige et la nouvelle réalité suite à l'adoption de ce véhicule. Müller-Wille (1974a) établit un parallèle évident entre motoneige et dépendance monétaire. Müller-Wille (1978b) qualifie cette dépendance de processus irréversible. L'implantation de ce bien a modifié intrinsèquement la routine quotidienne ancestrale. Müller-Wille (1971) globalise les effets de ce véhicule chez les Sami des pays Finno-Scandiens en ciblant l'augmentation de la dépendance monétaire, la croissance de l'individualisation et par le fait même l'instauration d'une compétitivité, l'épuration des éleveurs puis finalement, une augmentation des loisirs et des échanges entre membres d'une même communauté.

Moyer (1972-73) perçoit sur l'île de Southampton (T.N.O.) une dichotomie entre le transport par chiens de traîneaux et la motoneige, qui réside dans le besoin significatif

d'argent. Ce besoin a donc engendré des modifications occupationnelles et créé une demande croissante d'emplois salariés. L'auteur parle même d'incompatibilité entre le travail salarié grandissant et le maintien d'un attelage de chiens. Moyer (1972-73) souligne le lien étroit entre le nombre d'emplois salariés et le nombre de motoneiges. Ce lien qu'il trace ne semble pas vital pour l'ensemble des communautés, car peu de localités offrent une situation de plein emploi. Moyer (1972-73) est catégorique et conçoit la motoneige comme le moteur ayant généré une modification endogène des valeurs traditionnelles. Il parle entre autre des conflits naissant entre les générations. Le fait que cet item provient des "Blancs", divise profondément la communauté entre les traditionalistes et les "modernes". En épousant cet artefact occidental, les Inuit étaient voués à une recrudescence de l'individualisme.

Osburn (1974) associe la popularité de la motoneige à la valorisation que l'on en fait au sein des communautés. Il suppose donc des changements dans les valeurs traditionnelles.

Pedersen (1993) observe dans son étude sur la motoneige au Nord de la Norvège, que ce véhicule tend à préserver la dichotomie qui existe entre les hommes et les femmes. Pour elle, la motoneige est un symbole de masculinité.

"The abilities of the snowmobile are described in terms that are traditionally regarded as positive masculine qualities: strength, endurance, power and technical qualities"(1993:.60).

L'ensemble des auteurs cités dans cette section sont arrivés à la conclusion que la motoneige avait véritablement modifié certains fondements des cultures traditionnelles des sociétés étudiées. Toutefois, d'autres auteurs n'arrivent pas aux mêmes conclusions et c'est l'objet de la prochaine section. Le cas de l'introduction de la motoneige à Kangiqsualujjuaq sera analysé aux sections 3.4.1 et 3.4.2.

b) Impact négligeable découlant de la venue du véhicule

Les conclusions des recherches de Wenzel (1986, 1991) portant sur les impacts de l'introduction de la motoneige chez les Inuit sont beaucoup plus nuancées et moins catégoriques que celles des auteurs mentionnés ci-haut. L'auteur note que la motoneige a amplifié le besoin en argent et entraîné une augmentation de la fraternisation entre les résidents d'un même village et des villages avoisinants. La présence du véhicule n'a cependant pas haussé le degré de stratification de la population dans le village de Clyde River (T.N.O.). Wenzel (1986, 1991) perçoit la motoneige comme un artefact ayant permis de rendre les pratiques traditionnelles viables dans un contexte d'économie de marché. Ce véhicule permet ainsi d'être compétitif sur le marché tout en encourageant le maintien des occupations traditionnelles et ce, sans entraîner nécessairement une hausse du travail salarié.

Usher (1972) ne voit pas de changement évident dans la stratification de la population au niveau socio-économique. Ses études sur l'arrivée de la motoneige dans l'île de Banks (T.N.O.) n'identifièrent guère les tendances décrites par Pelto (1973) et l'ensemble des auteurs à la section précédente. L'auteur affirme que les Inuit de cette région étaient déjà très occidentalisés et que la motoneige a peu contribué à accroître ce processus. Usher (1972) perçoit même la motoneige comme étant un artefact ayant incité les Inuit à pratiquer des activités traditionnelles dans un contexte contemporain. Cette constatation est analogue à celle décrite par Wenzel (1986, 1991). L'auteur mentionne également, que les facteurs de valorisation au sein de la communauté résident toujours dans les aptitudes à chasser et trapper. Le fait de posséder une motoneige ne représente donc pas un artefact amenant du capital politique comme l'observent Pelto et Müller-Wille (1973). La mobilité accrue due à la motoneige n'a pas façonné de nouveaux contacts sociaux. Le seul changement qu'observe Usher (1972) est la hausse du taux occupationnel des emplois d'été. Ceci s'explique par un besoin grandissant de devises pour l'achat ou l'entretien d'une motoneige.

3.4.1. La motoneige à Kangiqsualujjuaq

La motoneige est depuis plus d'un quart de siècle Le Véhicule Utilitaire dans l'Arctique du Québec. Selon le rapport de Poole (1982), on évalue le ratio de motoneiges par communauté au Nunavik à 15 personnes/motoneige. Il est important de souligner que ce rapport tient compte de la population totale. Alors, étant donné la moyenne d'âge qui est très basse, ceci signifie que la majorité des adultes possédant les aptitudes requises sont propriétaires d'une motoneige. Poole (1982) établit ce ratio à un pour trois indépendamment du sexe, chez le groupe d'âge 20-60.

Dans la quotidienneté, les Inuit utilisent la motoneige comme les gens du Sud utilisent l'automobile. Ces derniers se servent de la motoneige pour aller travailler, faire l'épicerie, reconduire les enfants à l'école, faire des visites et ainsi de suite. Dépendamment des années, on débute l'utilisation de la motoneige en novembre puis termine en mai. Les résidants commencent à utiliser la motoneige vers 14 ans et ce, pour les deux sexes. La motoneige est aussi bien utilisée durant la clarté que l'obscurité. Le motoneigiste transportera souvent de la marchandise ou des passagers -spécialement les enfants- sur le traîneau arrière appelé qamutik. Généralement, les hommes âgés entre 20 et 40 ans possèdent les meilleures motoneiges. Avant l'âge de 20 ans, les jeunes inuit n'ont pas les moyens financiers puis au-delà de 40 ans, les aînés gardent leur motoneige beaucoup plus longtemps. Pour ces raisons, ces groupes d'âges possèdent souvent des véhicules vieux de plus de cinq années. Les Inuit âgés n'attachent pas d'importance à la marque et au modèle. Pour eux, une motoneige est un moyen de locomotion pratique mais rien de plus.

Les chasseurs très actifs qui utilisent une motoneige à des fins de travail, se serviront généralement de la même motoneige durant deux hivers. Après deux années d'utilisation intense, la fiabilité du véhicule n'est plus suffisante pour s'aventurer dans les terres hostiles de la Toundra. La motoneige servira par la suite de second véhicule pour les courts déplacements près du village. Compte tenu du type d'utilisation et de

l'espérance de vie, ces derniers seront beaucoup plus critiques et sélectifs dans leur choix. Néanmoins, les politiques de crédit des magasins locaux demeurent la variable déterminante dans le choix de la marque.

3.4.2. L'utilisation de la motoneige pour la pratique des activités traditionnelles

La motoneige est dorénavant le seul moyen de transport hivernal pour la pratique des activités traditionnelles. Les attelages de chiens ne sont aujourd'hui utilisés qu'à des fins touristiques ou récréatives exceptionnellement. Grâce aux données recueillies lors des deux séjours, il nous est possible de cartographier les aires visitées lors de la pratique des activités traditionnelles hivernales et dresser un calendrier de ces activités pour les chasseurs-pêcheurs de Kangiqsualujuaq. Par ailleurs, une description détaillée des biens nécessaires lors des expéditions ainsi que les habitudes d'utilisation de la motoneige seront également tracées.

a) Utilisation hivernale du territoire

Outils et limites

Le choix du type d'activités traditionnelles varie selon les saisons et motive l'orientation des déplacements. Afin de bien élucider les types d'activités hivernales, nous avons établi un calendrier hivernal des activités traditionnelles²⁸. Ce calendrier nuance l'intensité des pratiques. Une carte sur l'utilisation hivernale du territoire pré-motoneige et depuis l'arrivée du véhicule²⁹, a également été mise à jour avec les différentes cartes déjà existantes à ce propos, et l'exercice de cartographie effectué lors du deuxième séjour sur le terrain.

²⁸ Voir la figure 6 portant sur le calendrier hivernal des activités traditionnelles.

²⁹ Voir la figure 7 portant sur l'utilisation hivernale du territoire.

La carte de l'utilisation hivernale du territoire démontre l'aire où les trois principales activités traditionnelles (chasse, trappe, pêche) ont été et sont aujourd'hui pratiquées. Il est important de noter que l'échelle de la carte (1:500 000) limite certaines informations détaillées bien que l'essentiel soit représenté. Le choix de l'échelle est également motivé par le besoin de couvrir une grande surface (Nord-est de l'Ungava) et l'espace disponible lors des entretiens structurés chez les répondants³⁰. Freeman (1976:50) mentionne

"This scale was convenient to use when interviewing men who have travelled throughout an entire region. The use of maps at any larger scale would have required carrying enormous quantities of maps house to house as well as the difficulty in spreading them all out in the confined space of a kitchen table or floor. Most important was that the 1:500 000 scale maps proved to be both sufficient size and of sufficient detail that people were able to plot their information, particularly of trap lines" (1976:50).

Tout comme Freeman (1976), nos buts ainsi que nos contraintes de terrains étaient sensiblement les mêmes en plus pour nous, d'avoir des limites au niveau logistique tel: temps limité pour effectuer le terrain, budget restreint et peu de ressources humaines sur place. Toujours comme Freeman (1976) le mentionne, la carte présentée contient un degré d'erreur en ce qui a trait aux circuits d'antan mais demeure toutefois très près de la réalité.

"Recall is still reliable at a generation's remove or about a century after the event, but with some loss of original content to be expected and the beginnings of formalization into legendary narrative becoming apparent"(Freeman 1976:35).

Brody (1981:175) ajoute que

"Anthropologists and others have often pointed out the remarkable preoccupation among hunting people with literal truth. Precision and accuracy in all aspects of land use have obviously been integral to survival"(1981:175).

³⁰ Voir la section méthodologie pour plus de détails sur le processus de cartographie.

Analyse

Lorsque l'on observe la carte sur l'utilisation hivernale du territoire à la fin du mémoire une évidence frappe: les Inuit utilisent moins d'espace qu'avant l'introduction de la motoneige. Cette adaptation est selon les entretiens, due aux ressources disponibles à proximité du village. Depuis plusieurs années, il y a suffisamment de gibier -spécialement le caribou- près du village pour ne pas être obligé d'aller plus au sud comme c'était le cas dans le passé. La motoneige a donc peu à voir avec ce nouveau comportement selon les répondants. Un Inuk allait même affirmer que l'on retrouve tellement de ressources près du village, qu'il y a du "trafic dans les aires à proximité du village". Outre la disponibilité du gibier, les coûts sont moindres lorsque les déplacements sont réduits. On cherche donc à économiser ou du moins à ne pas dépenser inutilement. Même si la motoneige augmente le pouvoir d'accès aux terres, l'Inuk n'ira pas se balader pour se balader comme c'est le cas pour les motoneigistes du Sud. Par ailleurs, certains territoires de chasse ou de trappe s'inscrivaient dans le cadre d'un cycle qui n'existe plus aujourd'hui. Ces espaces sont désormais rarement visités. Autrefois, les Inuit devaient parcourir des distances considérables pour aller aux postes de traite. Cette nécessité n'existe plus maintenant.

Finalement, les périodes de famines chroniques forcèrent les Inuit à utiliser l'ensemble du territoire à leur disposition mais en dehors de ces périodes critiques, l'Inuk utilisait sensiblement toujours le même territoire et était peu enclin à grossir son utilisation territoriale qui signifiait plus de travail et d'énergie.

Il arrive maintenant que des Inuit se rendent à Nain sur la côte du Labrador ou à Kuujuaq³¹. Le choix de se rendre à Nain s'explique par les liens familiaux qui existent entre les deux localités. Pour ce qui est de Kuujuaq, les répondants affirment

³¹ Voir la figure 1. qui illustre l'ensemble des villages du Nunavik de même que Nain au Labrador.

s'y rendre très rarement et que le but du voyage n'est jamais la pratique des activités traditionnelles.

Sur la carte de l'utilisation hivernale du territoire, on note une concentration des pratiques des activités cynégétiques -pour la présente période- près du village et ceci particulièrement pour la pêche et la trappe. La région se rattachant au village de Kangiqsualujjuaq offre énormément de poissons dont l'omble chevalier. À moins de vouloir prendre une espèce particulière comme la truite -que l'on pêche plus au sud- la pêche exige très rarement des déplacements considérables. La trappe, qui demande des visites régulières aux pièges, ne peut être pratiquée loin du campement des Inuit. Étant donné que les Inuit demeurent dans le village, ils chercheront à établir leur ligne de trappe près de ce site. Il arrive à l'occasion dans le cadre d'une expédition de chasse, que les Inuit se montent un circuit temporaire de trappe. Mais règle générale, l'Inuk fréquente intensivement la région près du village pour trapper. D'ailleurs, à la lumière des entretiens, nous pouvons observer sur la figure 7. une concentration des lignes de trappe de part et d'autre de la rivière George.

La cueillette de moules et d'oeufs d'oie qui s'effectuent à la fin de l'hiver, peut exiger des déplacements. Mais rarement la seule pratique de la cueillette justifiera un voyage. On cherche habituellement à combiner les pratiques afin de maximiser les excursions. Ainsi, les Inuit qui se rendent près de l'île de Killinik afin de chasser le phoque en profiteront pour visiter des plans d'eau ayant des moules.

La chasse est la seule véritable pratique vernaculaire qui exige des déplacements prolongés dans la Toundra. Les chasseurs de Kangiqsualujjuaq occupent une partie importante de la pointe Nord de la péninsule de l'Ungava à la recherche de phoques, d'ours polaires et à l'occasion avec chance, de bélugas. On exploite beaucoup moins la côte du Labrador qu'autrefois. Il faut mentionner que les Monts Torngats représentent une barrière physique certaine et qu'en plus les lois varient entre celles du Nunavik et celles du Labrador -qui appartient à Terre-Neuve-.

Pour ce qui est du caribou, le village de Kangiqsualujjuaq est situé près du circuit migratoire de ces derniers. Les déplacements sont donc limités. Cette situation joue grandement sur l'utilisation hivernale du territoire puisque le caribou est la principale ressource avec l'omble chevalier, qu'exploitent les Inuit du village. Outre ce potentiel, les environs du village offrent suffisamment de perdrix des neiges pour les besoins actuels.

La fréquentation pour les deux périodes met en évidence l'utilisation intensive du littoral Nord-est de la Baie d'Ungava. Indépendamment du moyen de transport, les Inuit ont toujours exploité intensivement cette zone côtière où les ressources sont multiples. La motoneige n'a donc pas eu d'impact notable sur l'utilisation du territoire dans le cas à l'étude. La disponibilité des ressources est le moteur justifiant le choix des aires fréquentées. Quand une ressource n'est plus disponible à proximité, l'Inuk s'ajuste et modifie son utilisation du territoire. En cas contraire, l'Inuk ne modifiera pas, pour le simple plaisir de le faire, ses trajectoires habituelles.

c) Équipements et habitudes lors de la pratique des activités traditionnelles hivernales

Afin de bien saisir la nouvelle réalité de la pratique des activités vernaculaires durant l'hiver, nous avons dressé une liste des biens généralement apportés lors d'un voyage. Chaque item est identifié interne ou externe afin d'identifier la provenance des objets et ainsi mieux cerner l'influence externe sur les activités vernaculaires du monde inuit.

Même si chaque Inuk a des habitudes spécifiques, l'ensemble des biens mentionnés est indispensable. La quantité de chaque item repose sur plusieurs éléments tels: la température, la période de l'année (ex.début ou fin de l'hiver), la durée du séjour, combien de personnes prennent part à l'expédition, l'âge des participants³², la région visitée et surtout le but du voyage³³.

³²L'âge des participants est une variable clé. Ainsi, les vieux apportent beaucoup moins d'objets que les plus jeunes. De plus, si les enfants sont du voyage, il faudra prévoir beaucoup plus de nourriture.

³³Le but du voyage influencera grandement sur le matériel apporté. Une visite à des proches dans un autre village ne nécessite pas les mêmes biens qu'une expédition de chasse à l'ours. Puis, même l'espèce chassée aura une influence sur l'équipement requis.

Tableau 9. Liste des biens nécessaires lors d'une expédition hivernale

Transport

- motoneige (modèles variés): externe
- qamutik (traîneau): interne
- essence (ils apportent quelques 20 litres selon la distance): externe
- huile (quantité variable): externe
- bougies: externe
- outils (généralement très élémentaire comme coffre à outils): externe

Équipement de camping

- tente: généralement interne mais parfois externe
- poêle de type "Coleman": externe
- sac de couchage: externe
- peaux de caribous: interne
- matelas de sol: externe
- glacière: externe
- pic à phoque: interne
- pelle à glace
- pic à glace: interne
- corde de peau de phoque: interne
- allumettes: externe
- assiette et tasse: externe
- lunette de soleil: externe

Vêtements

- manteau "Parka" traditionnel: interne
- chandail: interne ou externe
- chemise: interne ou externe
- t-shirt: externe
- pantalon: externe
- mitaine en fourrure: interne
- chapeau de fourrure: interne
- moccasin avec fourrure: interne
- bottes de style "Kauffman": externe

Armes

- fusil et carabine (au moins deux calibres: .222, .22, .30/30, .303, .12, etc.): externe
- munition: externe
- couteau: externe ou interne

Nourriture

- thé et sucre: externe
- bannique: interne

Autres

- radio émetteur-récepteur de type "CB": externe
- binoculaire ou télescope sur l'arme: externe

À l'exception de la motoneige qui est généralement assez récente, l'ensemble de l'équipement est relativement usagé et loin d'être de haute technologie (high tech.) comme nous pourrions le croire compte tenu de la rigueur du climat. Comme l'indique le tableau 9., nombre d'artefacts proviennent toujours de la localité et sont faits de façon artisanale. Contrairement aux chasseurs du Sud qui ont tendance à apporter plus d'équipement que moins, les Inuit ne s'en tiennent toujours qu'au strict minimum. Ils n'apportent généralement aucune pièce majeure de rechange pour la motoneige, ce qui les plonge dans des situations précaires si des imprévus surviennent. Les chasseurs inuit n'apportent que très peu de vêtements de rechange à l'exception d'une seconde paire de bottes et mitaines. Malgré le froid qui se manifeste constamment, les chasseurs n'ont presque jamais de chaufferette et se contentent uniquement des peaux et de leur sac de couchage. Lors d'une entrevue, un aîné nous faisait part qu'il préférerait de loin l'igloo à la tente car l'igloo est beaucoup plus chaud et confortable! Pour ce qui est de la nourriture, les Inuit fidèles à leur habitude en apportent très peu et ce, particulièrement les plus vieux. Ainsi, lors de notre deuxième séjour, un groupe de trois chasseurs relativement âgés (entre 55 et 70 ans) quitta le village pour une expédition de cinq jours en n'apportant avec eux que de la bannique et du thé et misant bien sûr sur les ressources du milieu. Il faut noter que la durée du séjour influe surtout au niveau de la quantité d'essence plus que pour les autres biens qui varieront peu.

Lors des expéditions qui nécessitent au moins une nuit à l'extérieur, le chasseur inuk sera généralement accompagné par un autre afin de diminuer les risques. Il est assez rare qu'un chasseur prenne un passager avec lui. Toutefois, lors des excursions familiales, l'ensemble des membres de la famille y participeront et le motoneigiste aura un passager sur le siège du véhicule en plus des personnes prenant place dans le qamutik.

Les voyages de quelques jours dans la Toundra sont toujours potentiellement dangereux. Pour limiter les risques, les excursionnistes apportent souvent avec eux un radio émetteur-récepteur. Cet artefact permettra de contacter un proche ou la radio locale si des complications se produisent.

Avant un départ, les Inuit ne font généralement aucun entretien spécifique à la motoneige si ce n'est de vérifier l'huile et remplir le réservoir à essence. Les Inuit sont peu bavards de nature et à l'aube d'un départ, le chasseur mentionnera à un proche la région où il s'en va et le but du voyage (ex. chasse aux phoques). Rarement l'Inuk émettra une heure ou date de retour. Un périple dans la Toundra n'est jamais prévisible et trop de facteurs peuvent intervenir pour influencer une date de retour. Lors des entretiens certains chasseurs semblaient agir ainsi pour éviter que leur proche s'inquiète et d'autres n'avaient tout simplement jamais pensé à cela!

Lorsque l'Inuk prépare son équipement avant un départ, on le sent fébrile et heureux de partir. Une fois les préparatifs complétés, l'Inuk passe son gros calibre autour de ses épaules et démarre. Sans aucune attente, il quitte le village sans jamais regarder à l'arrière.

Pour les déplacements sur le terrain, les Inuit se fient uniquement à leur savoir géographique. Ils utiliseront les éléments du paysage naturel comme bornes pour s'orienter. Au fil des années, l'Inuk a appris des aînés à décoder le paysage dans lequel il s'aventure. Cette lecture peut servir non seulement à l'orientation géographique mais également à savoir les températures à venir, les zones où il y a beaucoup de gibier et nombre d'informations imperceptibles pour une personne n'ayant pas reçu cet enseignement. Il n'y a donc pas de boussole ou carte lors des voyages dans la Toundra.

La majorité des déplacements s'effectueront à la clarté dans la mesure du possible, puisque la durée du jour peut être très courte l'hiver. Néanmoins, l'Inuk peut décider selon les besoins, de se déplacer durant la noirceur.

La vitesse des déplacements varie en fonction de différents facteurs dont: le conducteur, le modèle de la motoneige, le type de surface et les conditions météorologiques en vigueur. Sur les glaces de mer, il est très difficile de circuler rapidement puisque la surface n'est pas homogène et comporte de multiples bosses créées par les marées et les vagues. Les glaces des lacs et rivières sont moins accidentées, ce qui permet d'aller un peu plus vite sans risquer d'endommager la motoneige. Sur la Toundra, le conducteur peut atteindre des vitesses de pointes élevées mais doit toujours être à l'affût de parcelles à découvert, déneigées par l'action du vent. Les Inuit lors de l'enquête, étaient absolument incapables de fournir avec exactitude une vitesse moyenne des déplacements. Les distances, qui étaient autrefois calculées en nuits, sont désormais comptabilisées en terme de temps à franchir (ex. cinq heures de motoneige pour s'y rendre).

Le nombre d'heures effectué en motoneige dans une journée est très aléatoire et dépend du contexte comme nous venons de discuter. Néanmoins les Inuit, particulièrement les plus jeunes, n'ont pas la réputation de conduire lentement.

c) Impacts socio-culturel et économique de la motoneige à Kangiqsualujjuaq

La motoneige est un artefact occidental qui cadre bien à la vie contemporaine inuit. Malgré les appréhensions de plusieurs auteurs lors de son introduction, la motoneige n'a pas changé profondément les structures de la culture inuit. Contrairement à plusieurs items qui ne cadraient aucunement avec les valeurs traditionnelles (télévision, alcool, etc.), la motoneige se distingue par sa force à combiner technologie moderne et pratique ancestrale. Cette réalité n'a de sens que dans un contexte de

sédentarisation et d'économie de marché. Sans la sédentarisation des Inuit dans des villages permanents, la motoneige n'aurait pu survivre aux cycles saisonniers d'autrefois. Le synchronisme de la venue de la motoneige était donc parfait. Sans l'établissement de villages, il est difficile de percevoir comment un Inuk aurait pu maintenir sa motoneige opérationnelle, quand on connaît l'ensemble des produits que nécessite une motoneige (essence, huile, pièces de rechange, etc.).

Les résultats de notre enquête nous permettent d'appuyer les conclusions de nombreux auteurs concernant la vitesse de déplacement. Il ne fait aucun doute comme le mentionnaient la majorité des auteurs, que la motoneige a augmenté le pouvoir d'accession aux terres. En beaucoup moins de temps, un Inuk peut franchir les mêmes distances. Cependant, isoler la variable vitesse n'a que très peu de signification puisque le temps disponible pour effectuer les activités traditionnelles n'est plus le même. Autrefois, les déplacements pour la chasse ou toutes autres activités s'inscrivaient dans un cycle. Aujourd'hui, l'organisation spatiale et temporelle des déplacements doit tenir compte du point centrifuge: départ-arrivée. Les Inuit peuvent aller très loin mais ils doivent prévoir l'essence et l'équipement en conséquence. De plus, ils ont toujours en tête le retour à la case de départ.

Néanmoins, la vitesse de croisière de la motoneige permet dans un contexte contemporain, de pratiquer les activités traditionnelles comme le mentionne Wenzel (1986, 1991). Sans ce véhicule, il serait difficile d'aller en excursion rapidement puis revenir. Il faudrait monopoliser beaucoup plus de temps et effectuer le voyage avec les chiens. La sédentarisation comme nous l'avons déjà mentionné, n'est pas favorable à l'élevage des chiens. L'espace est restreint et le temps est désormais compté. Les enfants vont à l'école durant l'hiver et plusieurs occupent des emplois salariés. Le chasseur-pêcheur Inuk ne peut donc plus s'absenter durant des mois.

Sur le terrain, la motoneige n'a pas changé intrinsèquement les techniques de chasse, de trappe ou de pêche contrairement à ce qui s'est produit en Laponie (Müller-Wille 1971, 1973 et Pelto et Müller-Wille 1973). Le fait de passer des chiens à la motoneige a modifié -il va de soi- certains aspects dont le fait que l'Inuk doit assumer à lui seul la trajectoire et prévoir les différents obstacles. Son approche face aux gibiers doit tenir compte du bruit et de l'odeur que dégage la motoneige (Müller-Wille 1973) et (Hall 1971). Cependant la base des différentes pratiques est demeurée intacte. L'utilisation hivernale du territoire a changé comme nous l'avons mentionné à la section précédente, mais cela ne peut uniquement être lié à la venue de la motoneige. La localisation des cheptels et la sédentarisation en sont des exemples.

Il ne faudrait pas croire que la motoneige met de côté les connaissances ancestrales. Bien utiliser la motoneige dans la Toundra exige un savoir géographique hors du commun. Le véhicule ne rend donc pas marginal le savoir vernaculaire mais permet de faciliter son application comme en fait état Spier (1970).

Certains auteurs dont Hall (1971) craignaient que la motoneige ne bouleverse à elle seule les paramètres de valorisation chez les Inuit. Tout comme pour la stratification, la motoneige n'est pas au centre des changements. Au contraire, la motoneige a permis de consolider certaines pratiques traditionnelles donc de renforcer certaines valeurs importantes dans la culture inuit. On valorise toujours le bon chasseur et on s'intéresse beaucoup plus à la prise qu'à la marque de la motoneige utilisée lors de cette prise! Cette constatation rejoint les affirmations de Usher (1972) qui affirmait que la motoneige ne changea pas les paramètres de valorisation et que les aptitudes à chasser et à pêcher seraient toujours vénérées. À Kangiqsualujjuaq, la motoneige est une affaire de gars même si tout le monde en conduit une. L'homme de la maison a toujours la motoneige la plus performante. Ceci s'explique en partie par le fait que le rôle premier de la motoneige est la pratique d'activités traditionnelles telle la chasse, qui culturellement a toujours été une activité propre à l'homme. Le lien entre la motoneige et la femme est plus axé sur la vocation transport à l'intérieur de la

communauté. Dans ce sens nous pourrions conclure que la motoneige n'a pas bouleversé les paramètres de valorisation, mais elle a plutôt joué un rôle de consolidation d'une valeur culturelle déjà en place, soit la dichotomie entre l'homme et la femme au sein de la société inuit.

Si aujourd'hui certains paramètres ont perdu de leur lustre, la motoneige n'y est pour rien et il faut plutôt regarder d'autres facteurs tels le sous-emploi, la sous-scolarisation, le désengagement des jeunes et surtout la télévision. Sans être nécessairement négative, la télévision est un médium transmettant de façon directe la culture occidentale. Lorsque l'on sait que la majorité de la clientèle est jeune, la télévision, qui se perfectionnera et offrira encore d'avantage de canaux dans un avenir rapproché, risque de bouleverser considérablement les structures de la culture inuit et peut-être créer un fossé important entre les générations. Plus une culture s'ouvre sur le monde, plus les risques de diversification sont grands.

La motoneige n'a pas créé à long terme une stratification à l'intérieur de la communauté. À court terme il y a sûrement eu quelques frictions internes comme l'évoquaient nombre d'auteurs mais compte tenu des vertus du véhicule, cette appréhension s'est rapidement dissipée. Ceci peut également s'expliquer par le fait que tous les Inuit en âge d'avoir une motoneige en possèdent une. Par ailleurs, le travail salarié est sans aucun doute beaucoup plus susceptible de créer une stratification. Évidemment, la motoneige augmente le besoin en devises donc la dépendance monétaire comme en faisaient mention Francis (1969 1971), Smith (1972) et Hall (1971). Mais cette dépendance était déjà amorcée avec l'introduction de biens tel le fusil. Dès le début de la période de traite de la fourrure, les Inuit étaient à un certain degré monétairement dépendants bien que la vente de peaux pour obtenir de l'argent remplaçait le travail salarié. Le résultat était le même, puisque l'Inuk devait modifier ses habitudes pour répondre à ce nouveau besoin et n'était plus par le fait même autosuffisant. Cette dépendance s'est véritablement consolidée avec la sédentarisation.

Désormais, les Inuit devaient payer des "comptes" comme le reste des citoyens. La motoneige s'est donc ajoutée à d'autres dépenses, ce qui aujourd'hui donne une facture très salée pour maintenir ce nouveau rythme de vie contemporain.

La motoneige n'a pas rendu à ce jour et ce de façon continue dans le temps, la pratique des activités traditionnelles rentables économiquement. Théoriquement on pourrait y croire comme l'affirme Usher (1972)

"In theory, the snowmobile provides the trapper with several options for increasing his productivity. Speed on the trail can be increased, enabling a greater number of trips and trap checks..., or permitting extra time at home during winter. In peak years, an increase in trapline visit would both increase productivity and reduce losses. In poor years, the snowmobile could enable men to run longer lines, especially in spring to take advantage of hitherto unexploited country, and increase the probability of picking up "spring runs" "(1972:177).

Malheureusement trop de facteurs externes entrent en ligne de compte et dont les instances inuit ont peu ou pas de contrôle. Premièrement, le coût d'achat est très élevé lorsqu'on y ajoute la double taxation et ce particulièrement lorsqu'on connaît l'espérance de vie du véhicule. Pour assumer ce financement, les Inuit doivent nécessairement obtenir des entrées d'argent. L'une des avenues bénéfiques est la vente d'objets d'art dont le marché ne cesse de croître. Malheureusement, le talent n'est pas donné à tous et les standards deviennent de plus en plus élevés. La vente de gibier n'est pas à ce jour considérable et est encore mal développée pour différentes raisons dont l'absence d'un réseau commercial Nord-sud et les nombreuses législations gouvernementales. Cette avenue ne permet donc pas, malgré une ouverture dans ce sens par le projet de commercialisation de la viande de caribou, d'être autonome financièrement.

Le projet parrainé par Makivik embauchera un nombre limité de chasseur et les autres ne pourront vendre leurs prises pour ce commerce. Outre cette restriction, les revenus provenant des activités cynégétiques est soumise aux lois économiques externes tel

que le mentionne Müller-Wille (1978)

"Since the introduction of fur trade by Hudson's Bay Company and other trading companies, there has arisen a cash capitalization of production from hunting and trapping that is controled by external factors" (1978:110).

Dans cette veine, Wenzel (1991, 1986) démontre cette vulnérabilité en étudiant le cas des politiques "anti-sealing" et du boycott de la fourrure. Les Inuit devront dans un avenir rapproché commencer à faire des choix parmi les artefacts disponibles puisqu'ils ne pourront continuer à assumer financièrement l'ensemble des biens.

Conclusion

Comme nous l'avons maintes fois évoqué dans les sections précédentes, la motoneige n'est pas le principal artefact extérieur ayant généré l'occidentalisation des Inuit. Toutefois, étant donné son utilité indéniable pour la pratique d'activités traditionnelles, la motoneige est sans aucun doute l'un des biens, provenant du monde des Blancs, les plus enracinés dans la culture inuit.

Cette constatation permet d'appuyer l'hypothèse numéro 1. de la recherche qui stipulait: "il nous apparaît indéniable que malgré leur sédentarisation, les Inuit ont toujours préservé ce besoin de mobilité à travers l'espace". Au fil des saisons, les Inuit ont toujours eu une bonne raison pour s'évader dans l'immensité de la toundra.

La validation de la deuxième hypothèse dans la recherche nous éclaire sur la nouvelle dynamique occupationnelle. Contrairement à nos croyances lors du début de cette étude, la motoneige a bel et bien modifié les anciennes trajectoires mais pas dans le sens anticipé. en effet, la motoneige n'a pas élargi la portion de territoire utilisé. Les déplacements se sont concentrés près du village et sur la côte Nord-est de l'Ungava.

Finalement, le transport au Nunavik s'est considérablement modernisé au fil des vingt-cinq dernières années. Malgré des carences à certains niveaux dont le transport maritime, l'ensemble de la situation s'avère à nos yeux fonctionnelle et suffisamment moderne pour répondre adéquatement aux besoins des résidents des différentes localités du Nunavik. Pour cette raison, le terme sous-développement est trop radical et peu approprié. Il y a encore du progrès à enregistrer, surtout en ce qui a trait à l'accessibilité aux différents moyens de transport, néanmoins la situation a beaucoup évolué.

La motoneige, tout comme les autres véhicules, a engendré une croissance de la dépendance monétaire. À ce jour, l'ensemble de la population y a accès mais cette

situation pourrait changer avec le temps des coupures en vigueur. Déjà au niveau de la subvention des logements, des changements sont à prévoir. Pour enrayer cette tendance, les différents organismes dont la société Makivik devront négocier très serré avec les palliers de gouvernements, d'autant plus que la "droite" gagne de plus en plus d'adeptes dans le pays et dans le monde occidentalisé en général.

La motoneige et l'ensemble de l'équipement nécessaire à la pratique de la chasse, la pêche et la trappe, pourraient demeurer accessible dans l'avenir si un programme similaire à celui en vigueur chez les Cris du Québec serait implanté. Ce programme appelé: Le Programme de sécurité du revenu des chasseurs et piégeurs cris (P.S.R.) est instauré au Québec depuis 1976, soit suite à la signature de la Convention de la Baie James en 1975. Le programme P.S.R. a l'originalité voire la force d'encourager la production de subsistance (chasse, pêche et trappe) d'une culture ancestrale dans un contexte d'économie de marché. La citation suivante tirée de Scott et Feit (1992) résume à merveille l'esprit du programme:

"The program shall ensure that hunting, fishing and trapping shall constitute a viable way of life for the Cree people, and that individual Crees who elect to pursue such a way of life shall be guaranteed a measure of security consistent with conditions prevailing from time to time"(1992:1).

Bien qu'il existe plusieurs critères pour avoir accès au P.S.R., nous mentionnerons ici les grandes lignes de fonctionnement. Ainsi, suite à cet exercice, il sera possible de vérifier l'applicabilité du programme chez les Inuit.

Tout d'abord, le bénéficiaire doit avoir plus de 18 ans et vivre ou désirer vivre de la production de subsistance. Pour ce faire, le candidat doit passer au moins 120 jours à travailler dans ce domaine, dont 90 jours dans le bois loin de la communauté. Si le candidat respecte ce critère de base et différents critères secondaires dont on ne fait pas mention, ce dernier recevra une allocation équivalente à 35.00\$/jour. De plus, si

ce dernier est le responsable du groupe il recevra une prime. D'autres formes de primes existent selon les différentes situations telles: le nombre d'enfants à charge durant le séjour dans le bois. Le programme permet également de retirer des profits de la vente des prises soit, la viande, la fourrure et autres. Toutefois, les bénéficiaires du P.S.R. ne peuvent pas de recevoir de l'aide sociale ou de l'assurance chômage. Les bénéficiaires doivent également payer des taxes sur les revenus engendré par la production de subsistance.

Selon la monographie de Scott et Feit (1992) qui fait une véritable dissection du programme, le P.S.R. malgré certaines faiblesses comporte énormément d'avantages.

Notons premièrement la viabilité économique de la pratique des activités traditionnelles dans une société industrialisée. Le fait de rendre compétitif ce style de vie ne peut que consolider le mode de vie traditionnel et offrir une alternative au travail salarié. Outre cet avantage, la répartition des familles sur le territoire cri donne naissance à une structure d'accueil permettant entre autres d'héberger pour un séjour plus ou moins long les Cris qui ont un travail salarié. C'est donc dire que la culture traditionnelle est doublement encouragée! Scott et Feit (1992) parlent de

"la confiance dans la rentabilité et l'avenir de la récolte comme mode de vie a été renforcée localement, ce qui a incité un plus grand nombre de jeunes en particulier à se lancer dans la récolte comme profession principale"(1992:xiii).

Deuxièmement le programme, de par sa structure de financement et son organisation spatiale³⁴, encourage la cellule familiale. Scott et Feit (1992) mentionnent que:

³⁴ Par l'organisation spatiale, on entend la répartition des territoires pour la production de subsistance, qui respecte les lieux fréquentés autrefois pour chaque famille. Cette politique de répartition des terres tient donc compte de l'héritage familial. L'organisation spatiale du programme permet également la réunion de la cellule familiale dans un site précis -isolé- pour la durée du programme. Cette situation offre aux participants l'opportunité de consolider le mode de vie traditionnel de même que la langue

"The presence of family groups in camps creates a more efficient division of labor and, in the view of most Cree, enhances the quality of social life"(1992:25).

Finalement, les chasseurs bénéficiant du programme ont des récoltes supérieures aux besoins de la famille. Cette situation encourage les échanges intra et inter communauté et donne lieu comme le mentionnent Scott et Feit (1992), à un renforcement des réseaux sociaux dans les communautés.

Le Programme de sécurité du revenu pourrait très bien s'appliquer chez les Inuit du Nunavik. Compte tenu des nombreuses similitudes entre les deux cultures, l'esprit du programme serait compatible à la culture inuit et permettrait de consolider la place de certaines technologies dans la pratique des activités traditionnelles. Il y aurait sans doute certains ajustements à effectuer pour rendre fonctionnel ce programme pour une autre "clientèle" mais il ne fait aucun doute que la base du P.S.R. serait bénéfique pour les Inuit de l'Arctique du Québec. Scott et Feit (1992) mentionnent que le P.S.R.

"est le premier programme de revenu garanti créé de façon permanente en Amérique du Nord et il est devenu un point de référence pour l'analyse et la planification d'autres programmes spécialisés de sécurité du revenu pour les peuples autochtones du Canada et d'autres pays"(1992:x).

Pour l'instant, il semble que le gouvernement du Québec soit peu enclin à offrir ce genre de possibilité aux Inuit. Il faut rappeler que les Inuit sont signataires de la Convention de la Baie James et qu'ils n'ont pas négocié la mise sur pied d'un tel programme à l'époque.

Pour bien assurer l'importance de la motoneige dans l'avenir et ce en faisant abstraction du P.S.R., deux points doivent obligatoirement être cheminés. Tout d'abord, il doit avoir un enrayement des taxes sous forme de crédit d'impôt pour le chasseur-pêcheur qui produit de la nourriture. Ce crédit est déjà accordé aux agriculteurs dans l'ensemble du pays. Outre le fait qu'une telle décision éliminerait une inégalité, elle

permettrait de reconnaître le potentiel énorme des chasseurs-pêcheurs comme producteurs d'aliments. Ce simple geste pourrait avoir un effet bénéfique inestimable sur la reconnaissance d'un secteur encore trop mal développé. Il doit absolument y avoir un développement de cette profession même si ce n'est pas par la mise sur pied d'un programme comparable au P.S.R.. Deuxièmement, et en extension avec la première recommandation, il doit y avoir un assouplissement de la réglementation concernant la vente d'aliments. La vente de viande de caribou dans le "Sud" est déjà un pas dans la bonne direction.

Un fait reste cependant indéniable: les Inuit, malgré leur revendication pour une plus grande autonomie politique et territoriale, seront de moins en moins autonomes face au monde extérieur puisque les finances n'ont plus de frontière et que l'économie de marché gagne toujours du terrain!

Bibliographie

Aikio, Pekka 1975. The Breakdown of a Lappish Ecosystem in Northern Finland.(Consequences of Economic Changes in Circumpolar Regions).Ed.by L.Müller-Wille et al.Boreal Institute for Northern Studies,Occasional Publication 14:91-104. Edmonton:Boreal Institute of Northern Studies,University of Alberta.

Alaska Geographic Society 1987. Dogs of the North. The Alaska Geographic Society 14(1):5-15.

Arbess, Saul E. 1966. Social change and the Eskimo co-operative at George River. Thèse de maîtrise, Département d'Anthropologie de l'Université McGill. 79p.

Arima, Eugène Y. 1987. Inuit Kayaks in Canada: A review of historical records and construction, based mainly on the Canadian Museum of Civilization's Collection. Ottawa, Canada: National Museums of Canada.

---1975. A contextual study of the Caribou Eskimo Kayak. Musée Nationale de l'homme. Collection Mercure. Le service Canadien d'ethnologie. Dossier no.25.

---1960. Report on an Eskimo umiaq built at Ivuyivik, P.Q. in the summer of 1960. National Museum of Canada. Bulletin no.189. Anthropological series no.59. Ottawa: Department of Northern Affairs and National Resources.

Balikci, Asen 1989. Ethnography and theory in the Canadian Arctic. Études/Inuit/Studies 13(2):103-111.

---1964. Development of Basic Socioeconomic Units in Two Eskimo Communities. Ottawa: National Museum of Canada Bulletin, no.202.

---1959-1960. Two Attempts at Community organisation among the Eastern Hudson Bay Eskimo. Anthropologica 1(1-2):122-135.

Beaulieu, Denis 1982. Les coopératives Inuit. Aperçu de leur milieu. Ministère des institutions financières et coopératives, Service des Affaires Inuit et Amérindiennes.

Bernard, Alain 1977. Dépendance et Capitalisme Marchand Le cas des Inuit de la rive sud du détroit d'Hudson(1930-1956).Études/Inuit/Studies 1(2):1-30.

Bombardier,1992. A dream with international reach. Trademarks of Bombardier Inc. Valcourt, Québec.

---1991. Tant qu'il y aura des hivers... Brochure sur les différents modèles Ski-Doo de 1959 à aujourd'hui. Trademarks of Bombardier Inc. Valcourt, Québec.

- Brice-Bennett, C. 1977. Land-Use in the Nain and Hoped Dale regions. In Brice-Bennett, C.(ed.). Our Footprints are everywhere. Inuit Land Use and Occupancy in Labrador. Labrador Inuit Association, Nain.
- Briggs, Jean L. 1970. Never in Anger. Portrait of an Eskimo family. Boston: Harvard University Press.
- Brochu, M. 1970. Les Expéditions Motorisées au Nouveau-Québec. Forces Hydro-Québec 10:26-35.
- Brody, H. 1981. Maps and Dreams. Indians and British Columbia frontier. Douglas and McIntyre Ltd.
- Brookfield, H.D.1973. The Pacific in Transition: Geographical perspectives on adaptation and change. London, Arnold.
- Carlson, William L. and David Klein 1971. Behavioral Patterns of Snowmobile operators. A preliminary Report. Journal of Safety Research 3(4):150-156.
- Charest, Paul 1973. Écologie culturelle de la Côte-Nord du Golfe Saint-Laurent. Communautés et Culture. Éléments pour une ethnologie du Canada-français. Ed. by Tremblay et Gold. Montréal.
- Collignon, Béatrice 1994. Le savoir Géographique des Inuinnait (Eskimo du cuivre-Arctique central occidental, Canada) Hilaqaqpuq: "Comprendre l'Univers". Thèse de doctorat, Département de Géographie à l'Université de Paris I. 341p.
- Damas, David 1964. The Patterning of the Iglulingmiut Kinship System. Ethnology 3:377-388.
- Dassylva, Martial 1996. Série d'articles sur la motoneige et les VTT publiés dans La Presse et datant du: 18/02/96:A4, 19/02/96:A10, 20/02/96:A4, 21/02/96:A7, 22/02/96:A7, 02/02/96:113.
- Denhez, Marc 1982. Quelques préoccupations des Inuit concernant les incidences économiques et autres du transport. Préparé pour le Centre de développement des transports, Transports Canada. Dossier D 1450-132. 35p.
- Dorais, Louis-Jacques 1984. La recherche sur les Inuit du Nord québécois: bilan et perspective. Études/Inuit/Studies 23(1):21-39.
- 1973. Les Inuit du Québec-Labrador: Distribution de la population, dialectologie, changements culturels. Recherches Amérindiennes au Québec 3(3-4):82-102.

Duhaime, Gérard 1992. Le chasseur et le minotaure: Itinéraire de l'autonomie politique au Nunavik. Études/Inuit/Studies 16(1-2):149-177.

---1991. Le pluriel de l'Arctique Travail salarié et rapports sociaux en zone périphérique. Sociologie et sociétés 23(2):113-128.

---1991. Revenu personnel, destin collectif: La structure du revenu des Inuit de l'Arctique du Québec, 1953-1983. Canadian Ethnic Studies 23(1):21-39.

---1985. De l'Igloo au HLM. Les Inuit sédentaires et l'État-providence. Centre d'études nordiques, Université Laval. 82p.

Dibbern, Stephen J. 1976. The First Attempts at Motor Transport in Antarctica, 1907-1911. Polar Record 18(114):259-267.

Evans, J. 1964. Ungava Bay. A resource Survey 1958. Department of Northern Affairs and National Resources, Northern administration branch. Industrial division, Ottawa.

---1958. Some Aspects of Economic Development along the Southern Coast of Hudson Strait and the East Coast of Hudson Bay (pilot study). Department of Northern Affairs and National Resources, Arctic Division, Ottawa.

Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) 1993-94. Des sentiers de qualité après 20 ans de développement. Rapport annuel. Regroupement Loisir Québec. Montréal.

---1992-93. Des Idées en action! Rapport annuel. Montréal, Regroupement Loisir Québec.

Fowler, Howard S. 1976. The Air Cushion Vehicle: A Possible Answer to Some Arctic Transport Problems. Polar Record 18(114):251-258.

Forbes, Bruce C. 1993. Small-Scale Wetland Restoration in the High Arctic: A long-term perspective. Restoration Ecology 1(1):59-68.

---1992. History, ecology and biogeography of anthropogenic disturbance along the upper Steese Highway, Interior Alaska. Journal of Northern Sciences 4(1-15):1-14.

Francis, Karl E. 1969. Decline of the Dogsled in Village of arctic Alaska: A preliminary Discussion. Yearbook of the Association of Pacific Coast Geographers, 1969:69-78.

---1971 Expanded Perspectives on the Decline of the Dogsled. A paper presented at the 1971 Annual Meeting of the Association of Pacific Coast Geographers.

Freeman, M. 1976. Inuit Land Use and Occupancy Project. Vol two: supporting studies. Milton Freeman limited for the Department of Indians and Northern Affairs.

- Fried, J. et Molnar, P. 1978. Technological and Social Change A Transdisciplinary Model. New York/Princeton.
- Girard, André 1983. Signing of the Airstrip Agreement in Kuujuaq. Tagralik sept. 1983:8-10.
- Girard, André 1976-77. Air Inuit. Tagralik déc-jan. 1976-77:12-13.
- Graburn, Nelson H.H. 1969. Eskimo Without Igloos. Social and Economic Development in Sugluk. Boston: Little Brown.
- Grossman, Larry 1981. The Cultural Ecology of Economic Development. Annals of the Assoc. of Amer. Geographers 71:220-236.
- Hall, Edwin S. 1971. The "Iron Dog" in Northern Alaska. Anthropologica 13(1-2):237-254.
- Howey, O.T. 1969. Transportation and Communication. In Science, History and Hudson Bay. Vol.2:759-895.
- Hughes, Charles Campbell 1965. Under Four Flags: Recent Culture Change among the Eskimos. Current Anthropology 6:2-69.
- Inuit Tungavingat Nunamini 1983. Les Inuit dissidents à l'entente de la Baie James. Povungnituk, Nouveau-Québec.
- Ives, Jack D. 1974. The Impact of Motor Vehicles on the tundra environments. Arctic and Alpine Environments (édité par Jack D. Ives et Roger W. Barry). London: Methuen. p.907-910.
- Jenness, Diamond 1964. Eskimo Administration: II. Canada. Arctic Institute of North America technical Paper no.14.
- Kemp, W.B. 1971. The Flow of Energy in Hunting Society. Scientific American:224(3):104-115.
- Low, A.P. 1899. Report on an Exploration of Part of the South Shore of Hudson Strait and Ungava Bay. Queen's Printer, Ottawa.
- Makivik, société 1993-94. Rapport annuel 1993-94. Lachine, Québec. 111p.
- et l'Administration régionale Kativik 1994. Mémoire soumis au comité permanent des finances en regard des audiences publiques sur les solutions de rechange à la taxe sur les produits et services. Lachine, Montréal. Article non-publié.
- Mauss, Marcel 1906. Essai sur les variations saisonnières des sociétés eskimo. L'année sociologique Paris: Félix Alcan.

McPherson A.H. et Manning T.H. 1961. Pack Dogs in the Canadian Arctic. Polar Record 10(68):509-512.

Mohl, Jeppe 1986. Dog Remains from a PaleoEskimo settlement in West Greenland. Arctic Anthropology 23(1-2):81-89.

Moyer, David S. 1972/1973. Wage Income and Skidoos: The non-Productive Significance of an Eskimo Consumer Item. Folk 14-15:1-15.

Müller-Wille, Ludger 1993. Place names, Territoriality and Sovereignty; Inuit Perception of Space in Nunavik (Canadian Eastern Arctic). Société suisse des Américanistes/ Schweizerische Amerikanisten-Gesellschaft. Bulletin 53-54, 1989-90(1993):17-21.

---1989. Finnish Lapland Between South and North: Developments in Anthropology and Human Geography since the 1920's. Terra 101(1):67-77.

---1987. Indigenous Peoples, Land-Use Conflicts, and Economic Development in Circumpolar Lands. Arctic and Alpine Research 19(4):351-356.

---1978a. Cost Analysis of Modern Hunting Among the Inuit of the Central Canadian Arctic (transl. from German by William Barr). Polar Geography 2(2):100-114.

---1978b. Population Concentration in Arctic and Subarctic Ethnic Groups. (Consequences of Economic Changes in Circumpolar Regions). Ed. by L. Müller-Wille et al. Boreal Institute for Northern Studies, Occasional Publication 14:91-104. Edmonton: Boreal Institute of Northern Studies, University of Alberta.

---1974a. Caribou Never Die! Modern Caribou Hunting Economy of the Dene (Chipewyan) of Fond du Lac, Saskatchewan and Northwest Territories. Musk-Ox 14:7-19

Müller-Wille, L. 1974b. The Snowmobile, Lapps and Reindeer Herding in Finnish Lapland. Arctic and Alpine Environments. Ed. par Jack D. Ives et Roger W. Berry. London: Methuen, p. 915-920.

---1971. Snowmobiles among Lapps. An ethnographical report on a technological innovation (Utsjoki, Finland). Nord-Nytt 4:271-287.

---and Pertti J. Pelto 1971. Technological Change and its Impact in Arctic Regions: Lapps Introduce Snowmobiles into Reindeer Herding. Polarforschung 42(1-2):142-148.

Nelson, Richard K. 1969. Hunters of the Northern Ice. The University of Chicago press. Chicago and London.

Noël, Lina 1989. Essai sur le développement socio-économique de Kuujjuarapik, Nouveau-Québec. Collection Nordicana. Centre d'études nordiques, Université Laval. 44p.

Nooter, Gert 1976. Leadership and Hardship. Ministerie Van Cultuur, Recreatie En Maatschappelijk. Leiden.

Nooter, Gert 1971. Old Kayak in the Netherlands Leiden. Ministerie Van Cultuur, Recreatie En Maatschappelijk. E.J. Brill.

Osburn, William S.Jr. 1974. The Snowmobile in Eskimo Culture. Arctic and Alpine Environments. Ed.par Jack D.Ives et Roger W.Berry.London:Methuen,p.911-913.

Park, Robert W. 1987. Dog remains from Devon Island, N.W.T.: Archeological and Osteological evidence for domestic dog use in the Thule culture. Arctic 40(3):184-190.

Pelto, Pertti J. et al.1969. The Snowmobile Revolution in Lapland. Journal de la société Finno-Ougrienne 69:42p.

---1973. The Snowmobile revolution: Technology and Social change in the Arctic. Kiste and Ogan social change series in anthropology.

Pelto, Pertti J et Müller-Wille, L. 1973. The Snowmobile revolution:Technology and Social change in the Arctic. Dans Technology and Social change, édité par H.R. Bernard et P.J. Pelto. New York: Macmillan.

Pelto, Pertti J. et Ludger Müller-Wille 1973. Reindeer Herding and Snowmobiles: Aspects of a Technical Revolution (Utsjoki and Sevettijärvi, Finnish Lapland). Folk 14-15(1972/1973):119-144.

Pedersen, Kirsti 1993. Gender, Nature and Technology: Changing Trends in "Wilderness Life" in Northern Norway. Human Ecology(2):53-66.

Plumet P.et Gangloff P. 1987. Contribution à l'étude du peuplement des côtes du Québec arctique et de son cadre paléogéographique.Études/Inuit/Studies 11(1):67-90.

Polaris, 1994. In the Beginning...The Inside Track May 1994. Brochure mensuelle non-publié. Compagnie Polaris, Minneapolis, U.S.A.

Poole, P.J. 1984. Motoneige arctique: avant-Projet. Rapport sommaire préparé pour le Centre de développement des transports. Dossier D-1465-320-2

---1982. Snowmobiles as Utility Vehicles in the Arctic: Current Performance and Prospects for Improvement. Final Report. Rapport no.TP 3652, Transports Canada.

Pruitt, William O. 1970. Some Ecological effects of Snowmobiles. Manuscrit non-publié.

Precious, Carole. 1984. Joseph-Armand Bombardier. Québec: Fitzhenry and Whiteside Limited. 1984.

Québec, 1983. Le Nord du Québec: profil régional. Publication éditée à la Direction générale des publications gouvernementales du ministère des communications en collaboration avec le service des communications de l'Office de la planification et de développement du Québec. 184p.

Racine, Charles H. 1979. Tundra Disturbance and Recovery Resulting from Off-Road Vehicle Use for Summer Reindeer Herding and a 1974-75 Winter Drilling Operation in the Northern Seward Peninsula, Alaska. Final report Prepared for the U.S. Department of the Interior-National Park Service, Alaska Area Office.

Radforth, J.R. 1972-73. Immediate Effects of Wheeled Vehicle Traffic on Tundra during the Summer. Publication officielle du Canada. Ottawa, Affaires indiennes et du Nord.

---1971/1972. Analysis of Disturbance Effects of Operations of Off-Road Vehicles on Tundra. Publication officielle du Canada. Ottawa, Affaires indiennes et du Nord.

Reeves, R.R. et Mitchel, E. 1987. Catch History, Former Abundance, and Distribution of White Whales in Hudson Strait and Ungava Bay. Le Naturaliste Canadien 114(1):1-65.

Robitaille, Benoît 1983. Éléments géographiques de prospective, Territoire de la Convention de la Baie James et du Nord Québécois, 1980-90. McGill Subarctic Research Paper.no.37:11-28.

Robitaille, Éric 1987. Militaires et Inuit dans l'Est de l'Arctique canadien, 1942-1965. Mémoire de maîtrise, Département de Géographie de l'Université Laval.

Rogers, Everett M. 1967. Diffusion of innovation. New York; The Free Press of Glencoe.

Savoie, Donat 1969. Groupes de jeunes chez les Eskimaux de Port Nouveau-Québec (Kangiqualujuaq) P.Q. Thèse de maîtrise, Département d'Anthropologie de l'Université de Montréal.

Schneider, Karl 1966. Observations on the Use of the Snow Machines by Caribou Hunters. Manuscrit.

Simard, Jean-Jacques 1979. Terre et Pouvoir au Nouveau-Québec. Études/Inuit/Studies 3(1):101-129.

Smith, Lorne 1972. The mechanical Dog team: A study of the Ski-doo in the Canadian Arctic. Non-museum studies general, Indian and Eskimo. Arctic Anthropologica 9(1):1-9.

Smith, Valene L. 1975. Eskimo Tourism: Micro-Models and Marginal Men. Chico California State University.

Scott, Colin H. et Feit, Harvey A. 1992. Income Security for Cree Hunters: Ecological, Social and Economic Effects. Final Report for Conseil québécois de la recherche sociale, Ministère des Affaires Sociales, Monograph Series, Montréal. 447p.

Usher, Peter J. 1972. The Use of Snowmobiles for Trapping on Banks Island. Arctic25(3):171-181.

Wanek, Wallace J. 1970. A Study Of The Impact Of Snowmobiling On Northern Minnesota Ecology (Final Report For 1970-71 Research). Article non-publié.

---1971a. A Study of The Impact of Snowmobiling on Northern Minnesota Ecology (Preliminary Report, March 1,1971). Manuscrit.

---1971b. A Study of The Impact of Snowmobiling on Northern Minnesota Ecology (Interim Report, July 1,1971). Manuscrit.

---1971c. A Continuing Study of The Ecological Impact of Snowmobiling in Northern Minnesota (Final Research Report For 1971-72). Manuscrit.

Wetmore, Stephen P. 1970. A Study of Winter Coyote Hunting in Alberta with Emphasis on Use of Snowmobiles. Number 2, Wildlife Technical Bulletin Government of Alberta, Department of Lands and Forests, Fish and Wildlife Division.

Wenzel, George 1991. Animal Rights, Human Rights. Ecology, Economy and Ideology in the Canadian Arctic. Toronto: University of Toronto Press.

---1986. Canadian Inuit in a Mixed Economy: Thoughts on Seals, Snowmobiles, and Animal Rights. Native Studies Review:2(1)13p.

Vézinet, Monique 1982. Occupation Humaine de l'Ungava: Perspective Ethnohistorique et Écologique. Collection Paleo-Québec No.14. 161p.

Annexe

Figure 8. Village de Kangiqsualujjuaq
(Photo de Paul St-Onge, juin 1994)

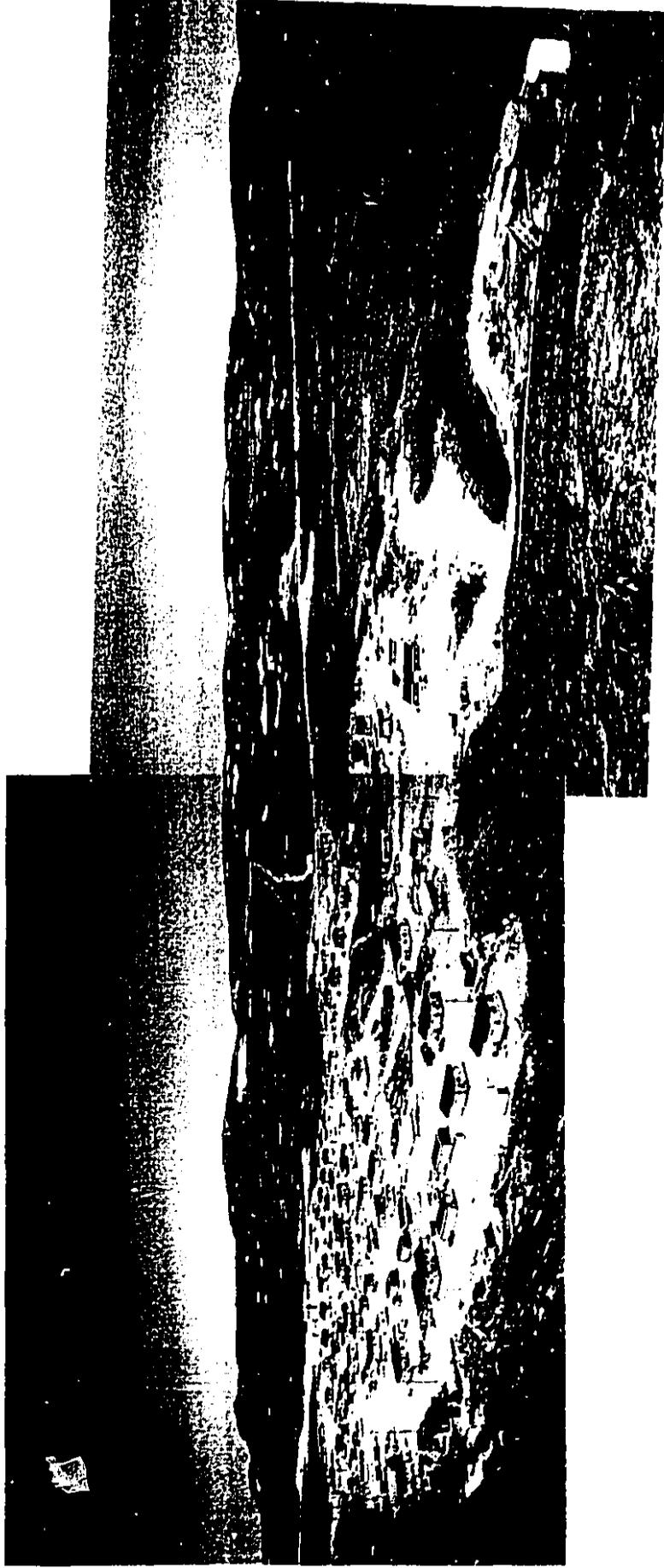


FIGURE 7:

Utilisation hivernale du territoire

Légende:

Période Pré-motoneige
zone de chasse ———

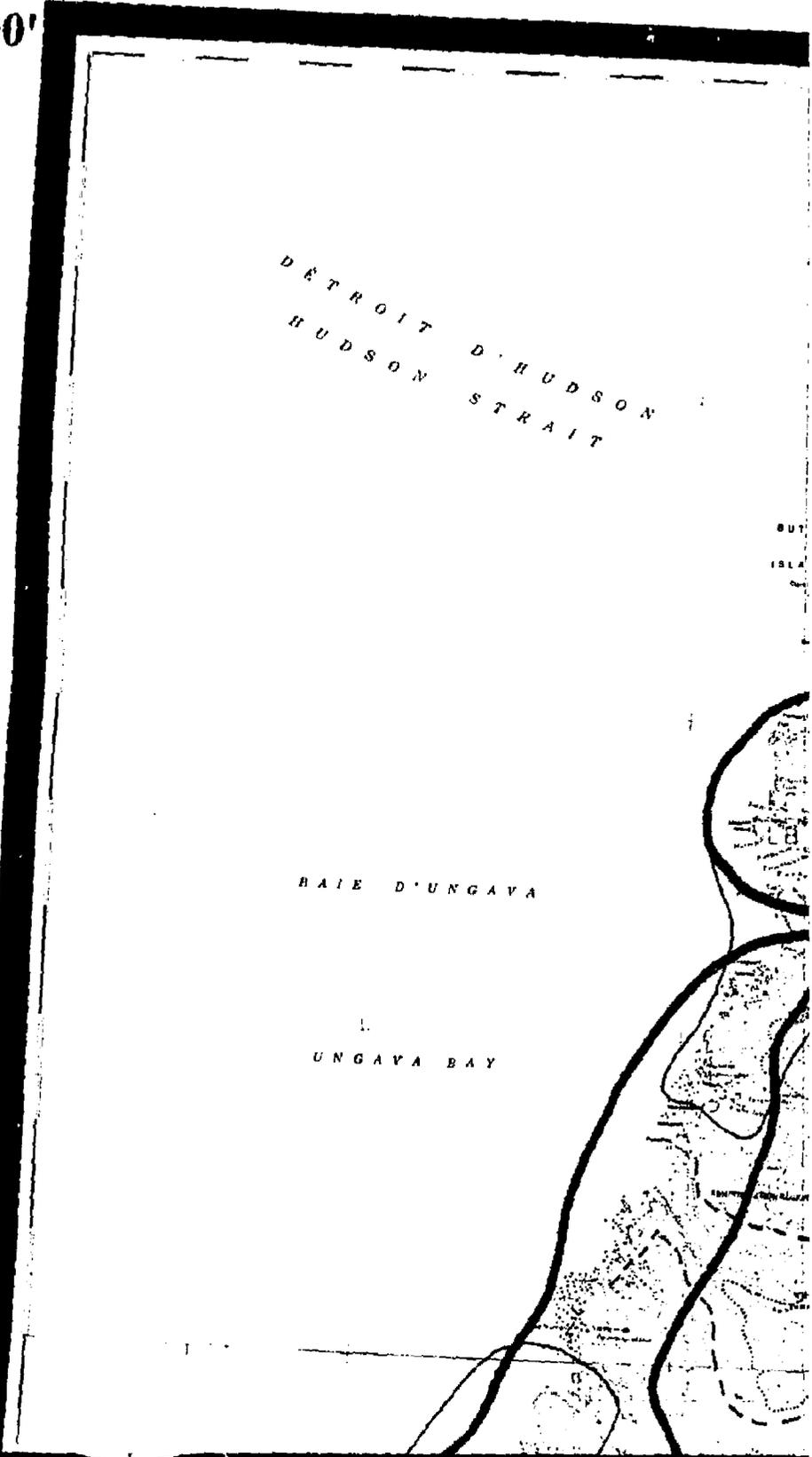
61° 00' 66° 00'

DÉTROIT D'HUDSON
HUDSON STRAIT

BUT
ISLA

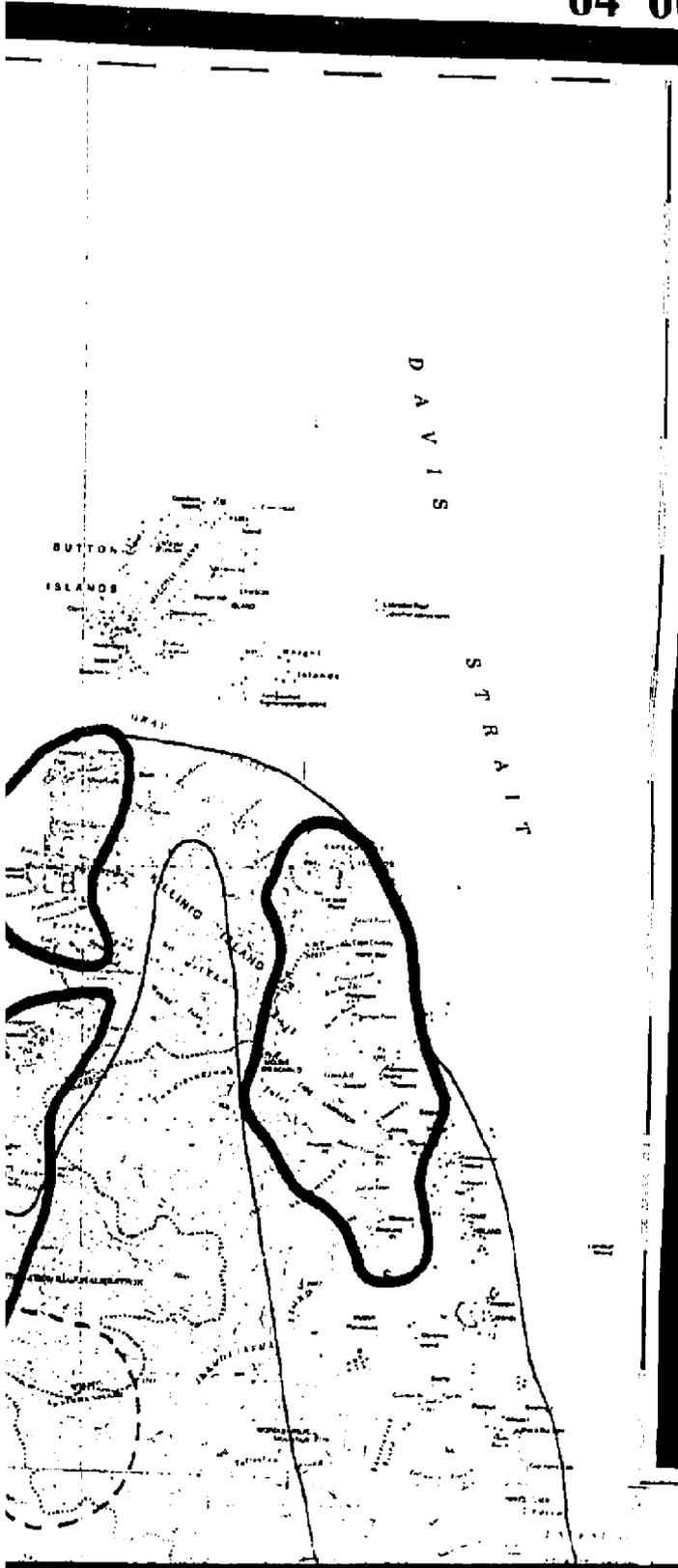
BAIE D'UNGAVA

UNGAVA BAY



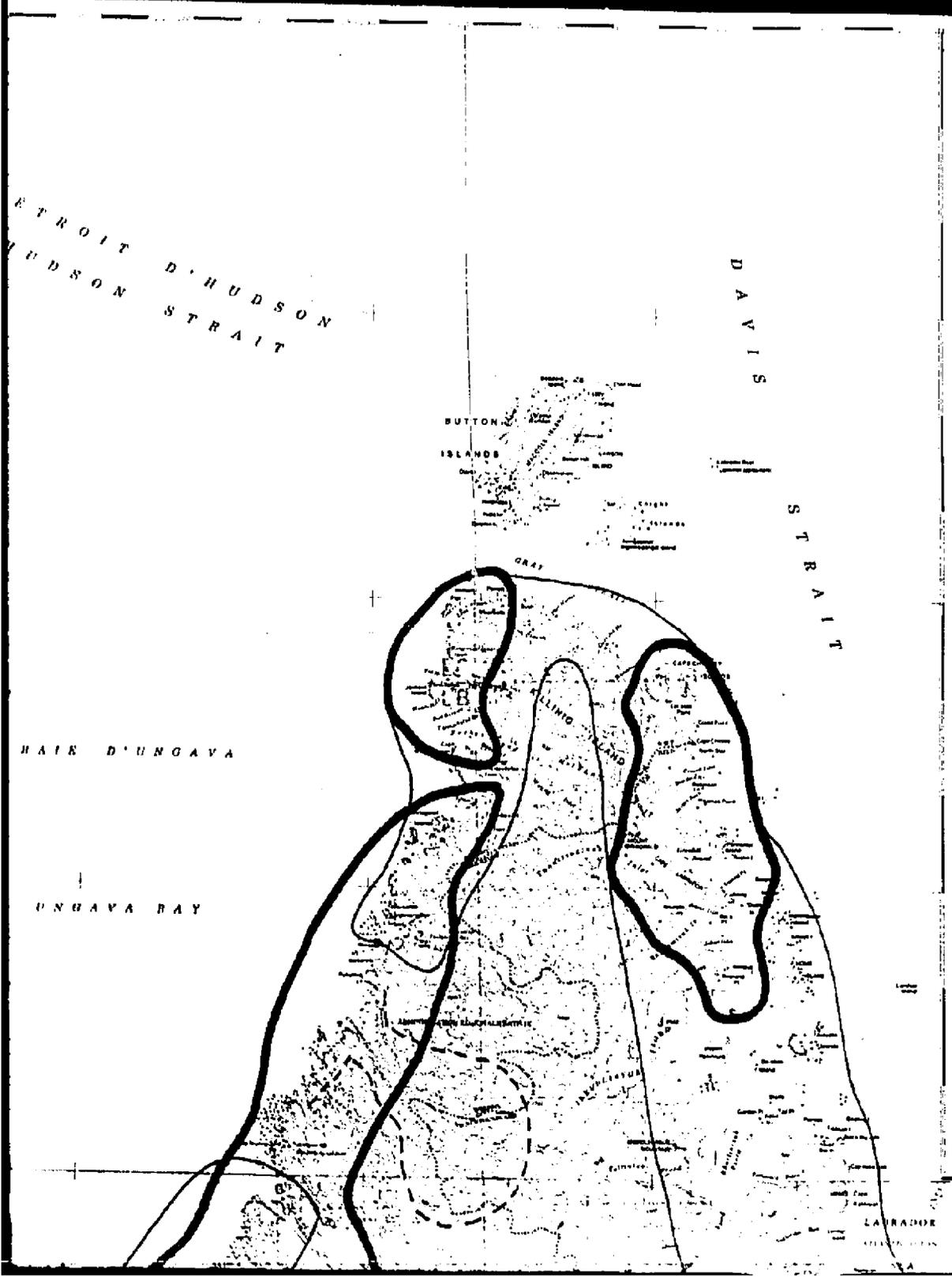
64° 00'

61° 00'



64° 00'

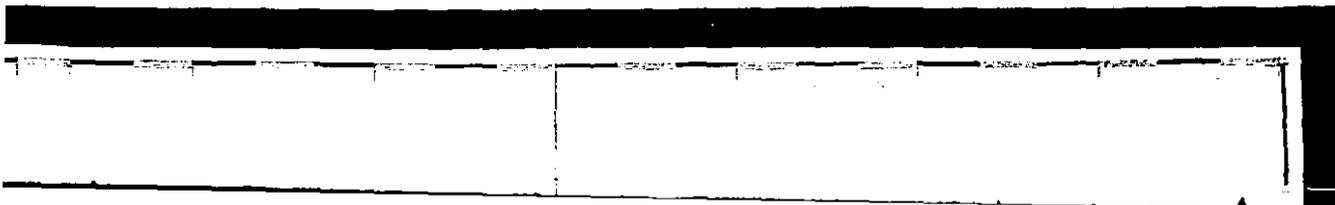
61° 00'



10'

62° 00'

60° 00'



Période Pré-motoneige

zone de chasse ———

zone de trappe - - - - -

zone de pêche ·····

Période de la motoneige

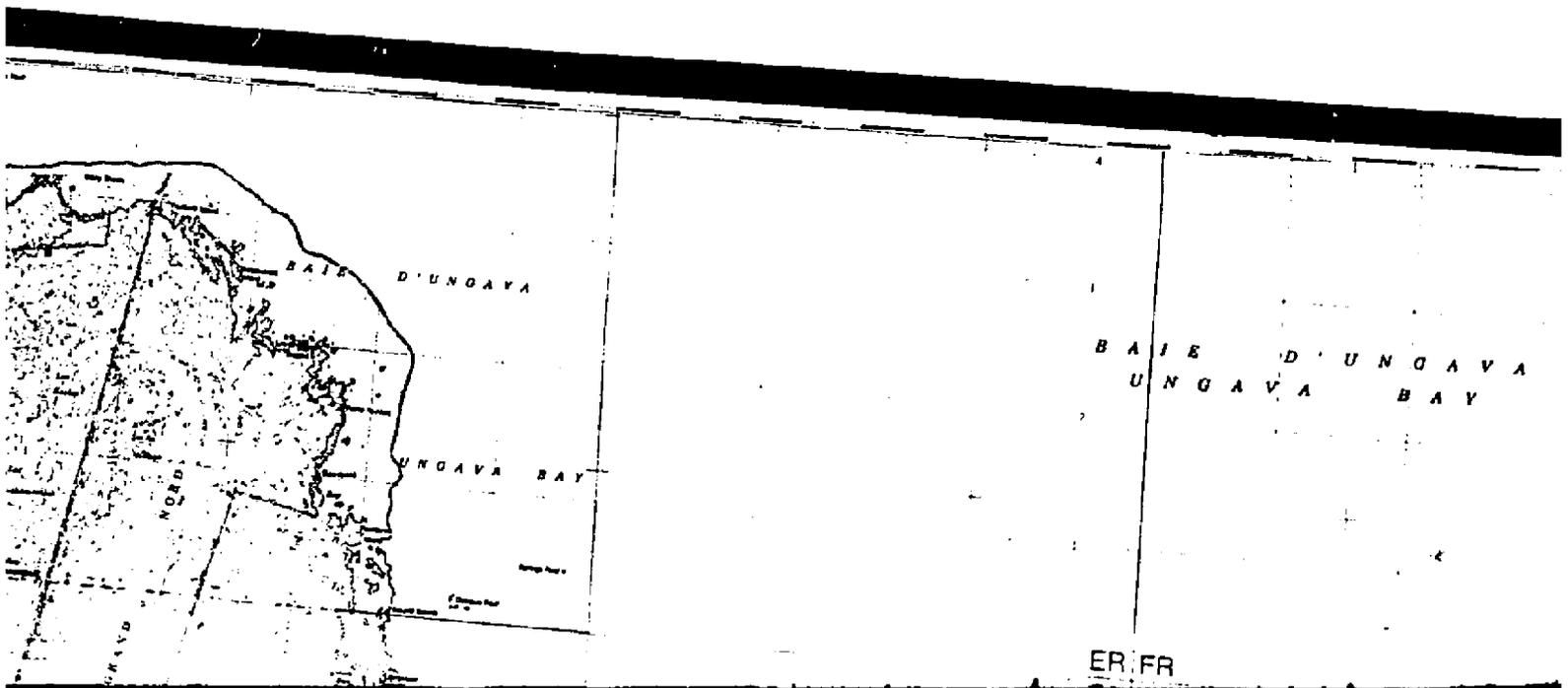
zone de chasse ———

zone de trappe - - - - -

zone de pêche ●●●●



Échelle: 1:500



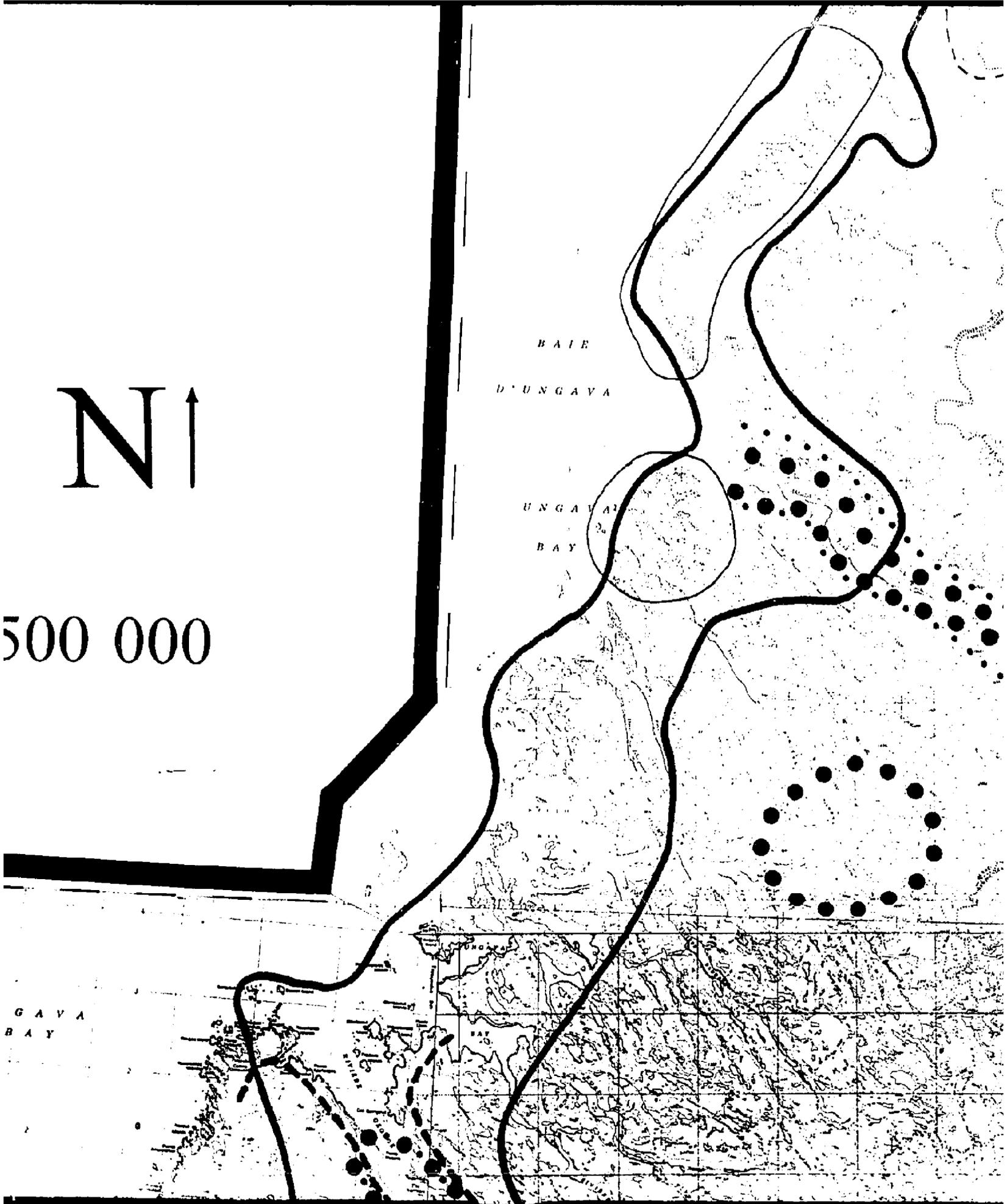
N ↑

500 000

BAIE
D'UNGAVA

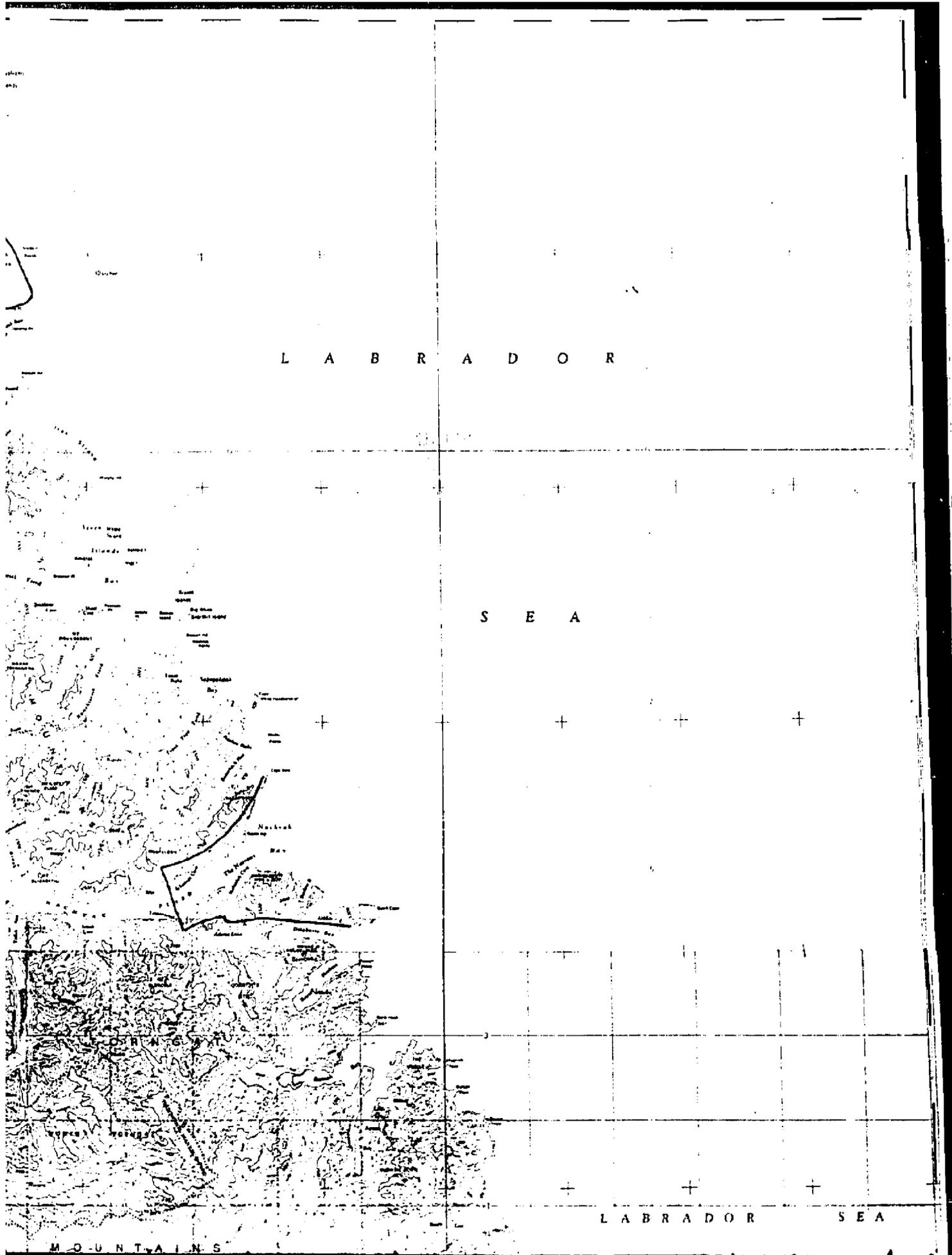
UNGAVA
BAY

GAVA
BAY









L A B R A D O R

S E A

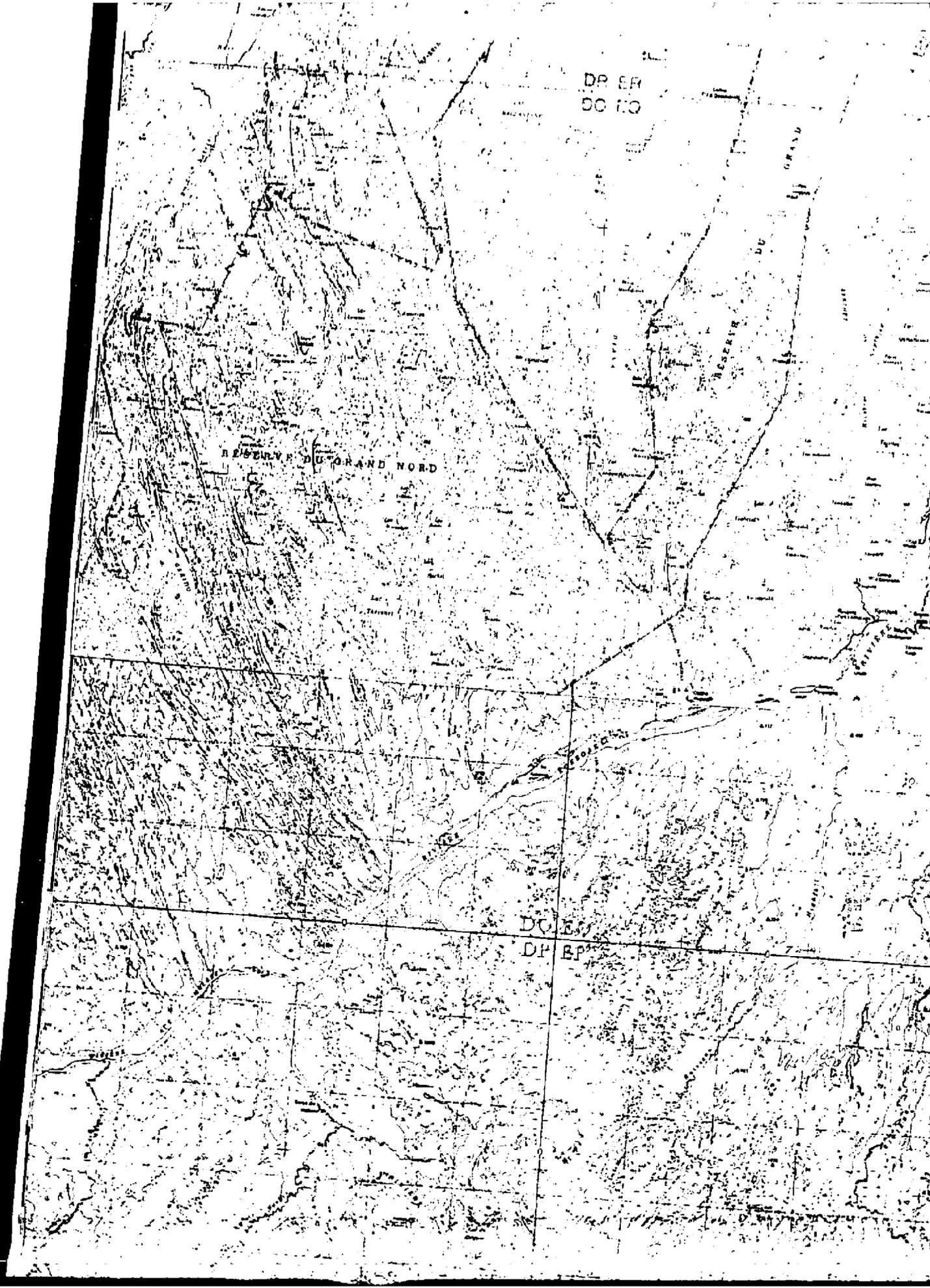
L A B R A D O R S E A

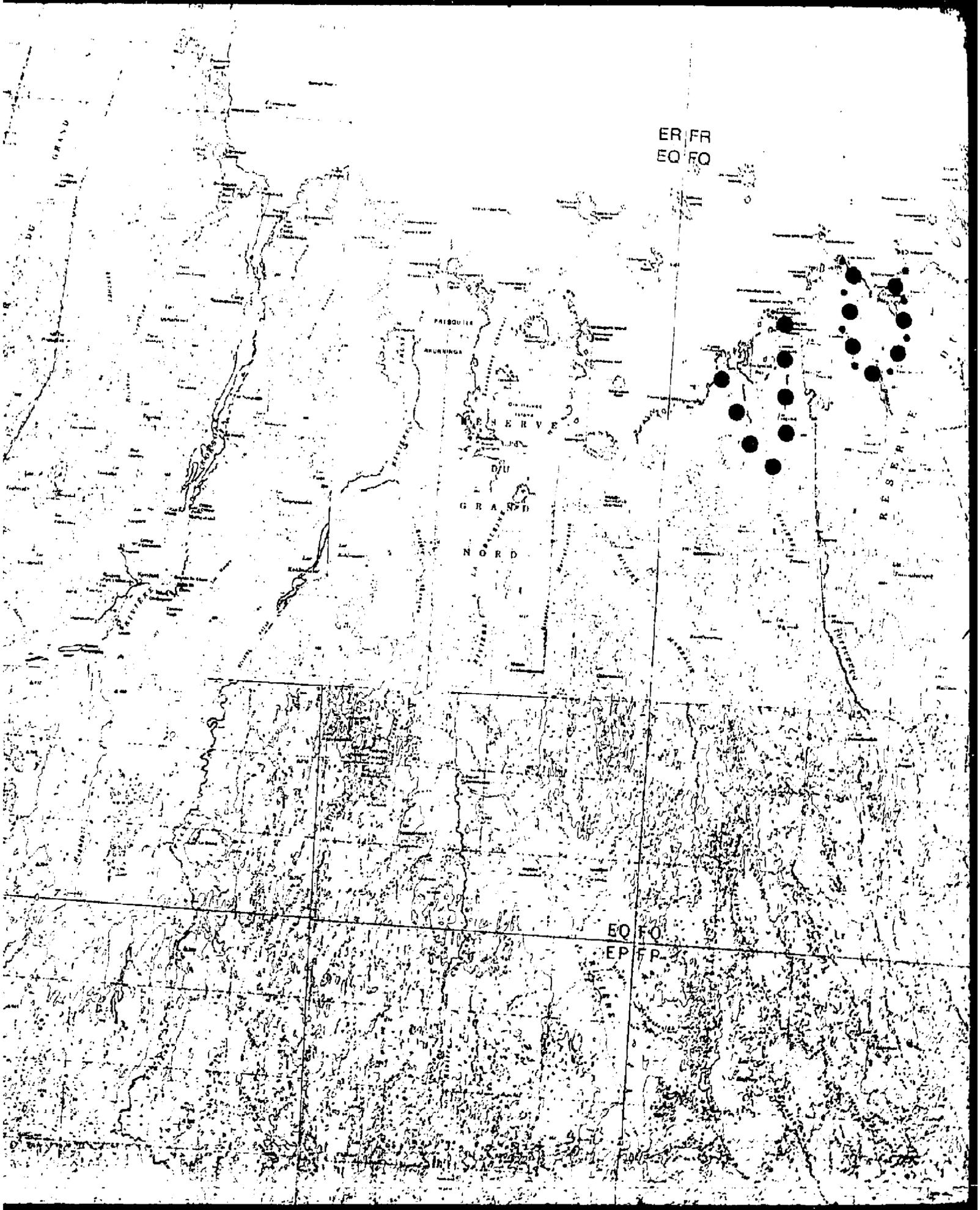
M O U N T A I N S

DP ER
DO EO

RESERVE DU GRAND NORD

DO ER
DP ER

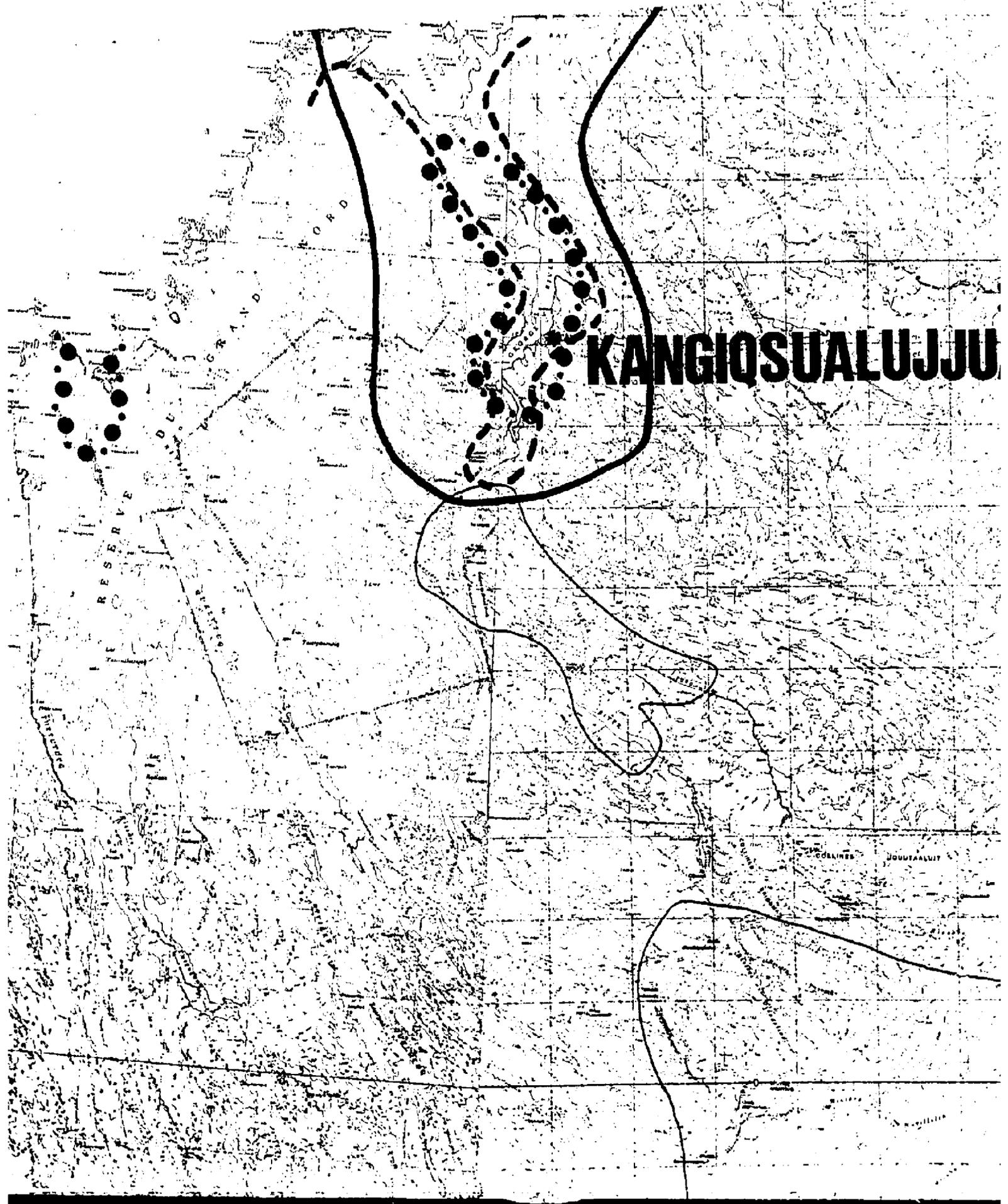




ER FR
EQ FO

PAISQUILLI
ARUNNINGA
RESERVE
DU
GRAND
NORD

EQ FO
EP FP

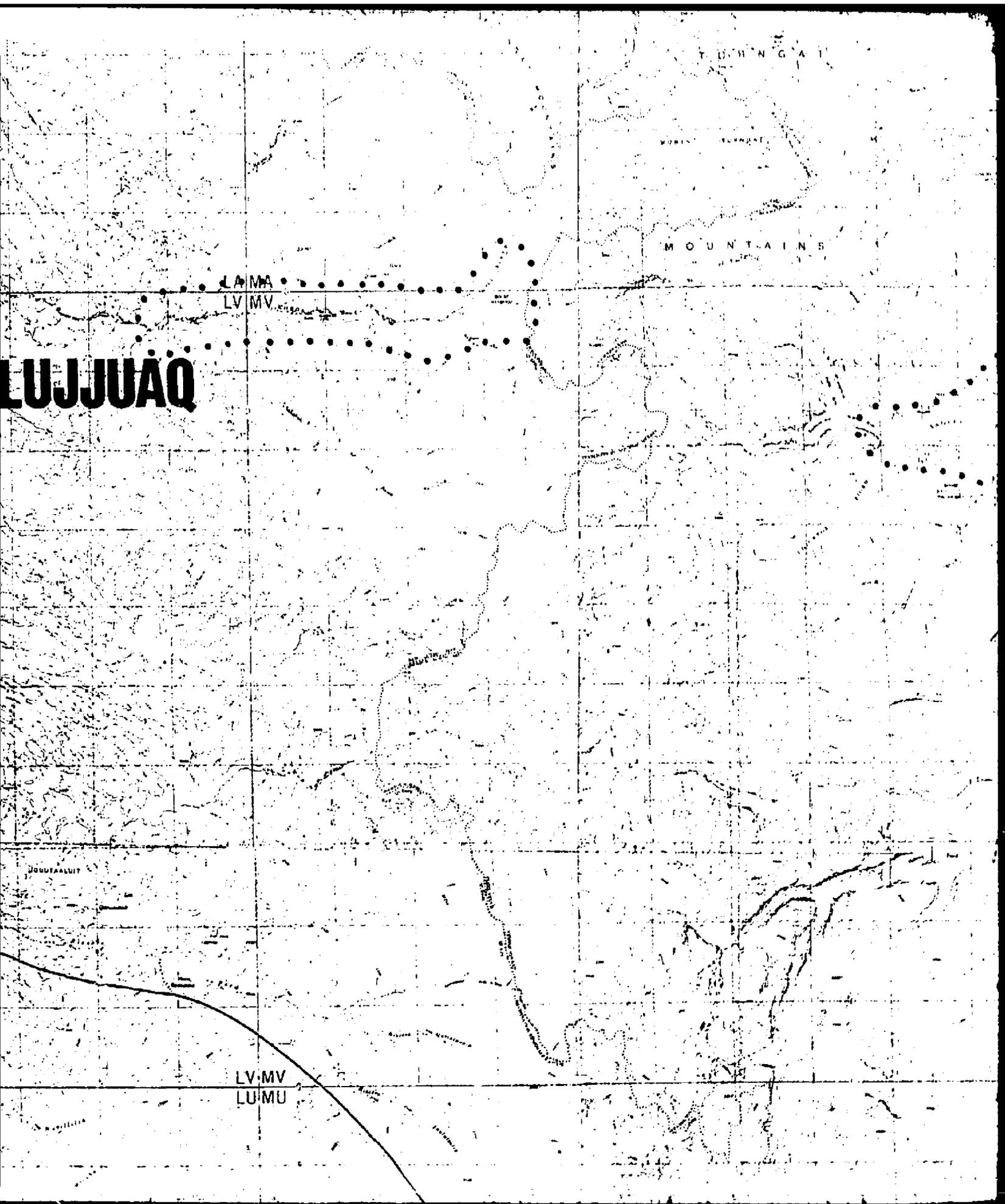


KANGIQSUALUJU

RESERVE

COULINES JOUTAALUJ

LUJJUAQ



TUNGAI

MOUNTAINS

LAMA
LV MV

JOUTALVIT

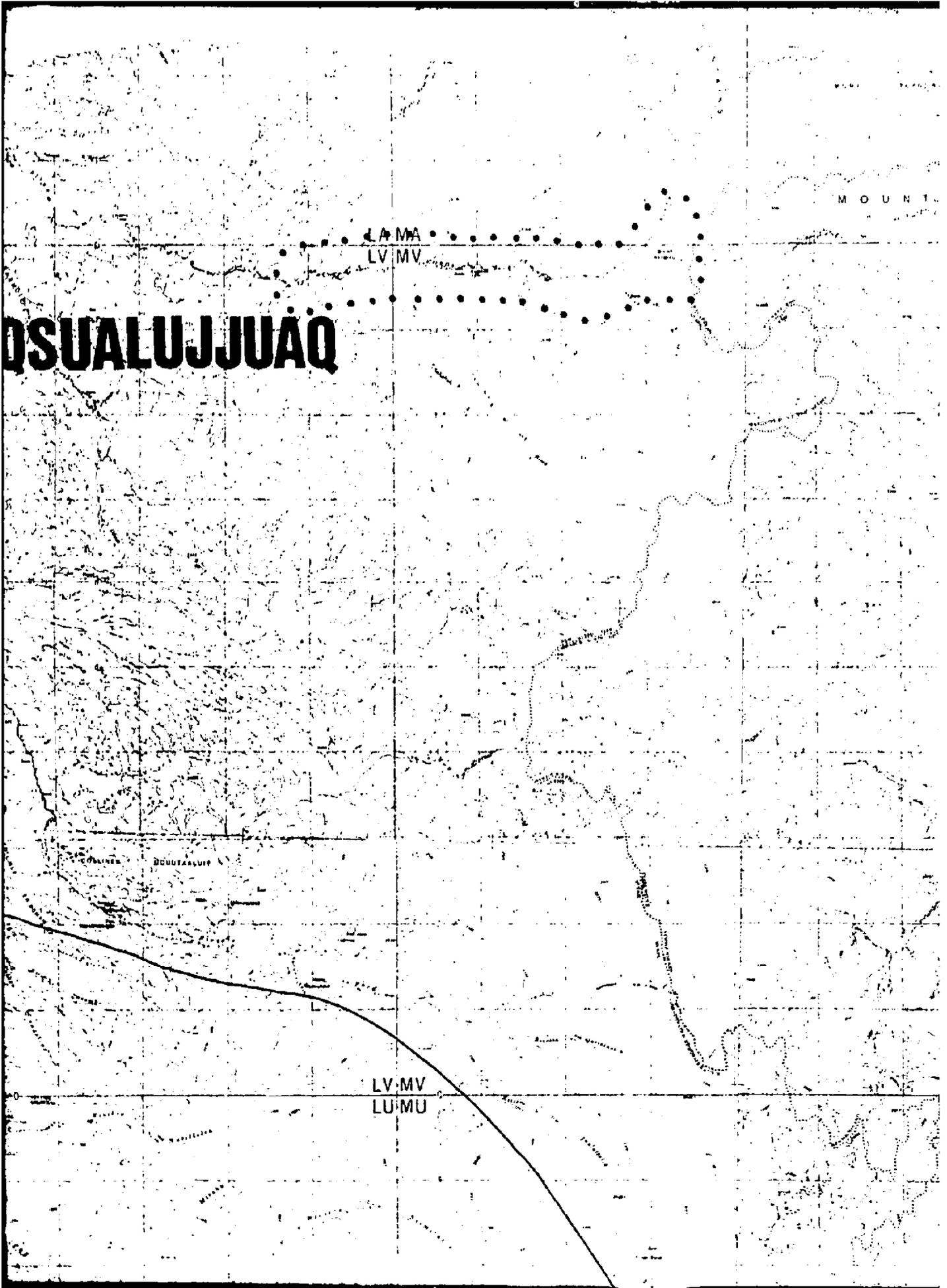
LV MV
LUMU

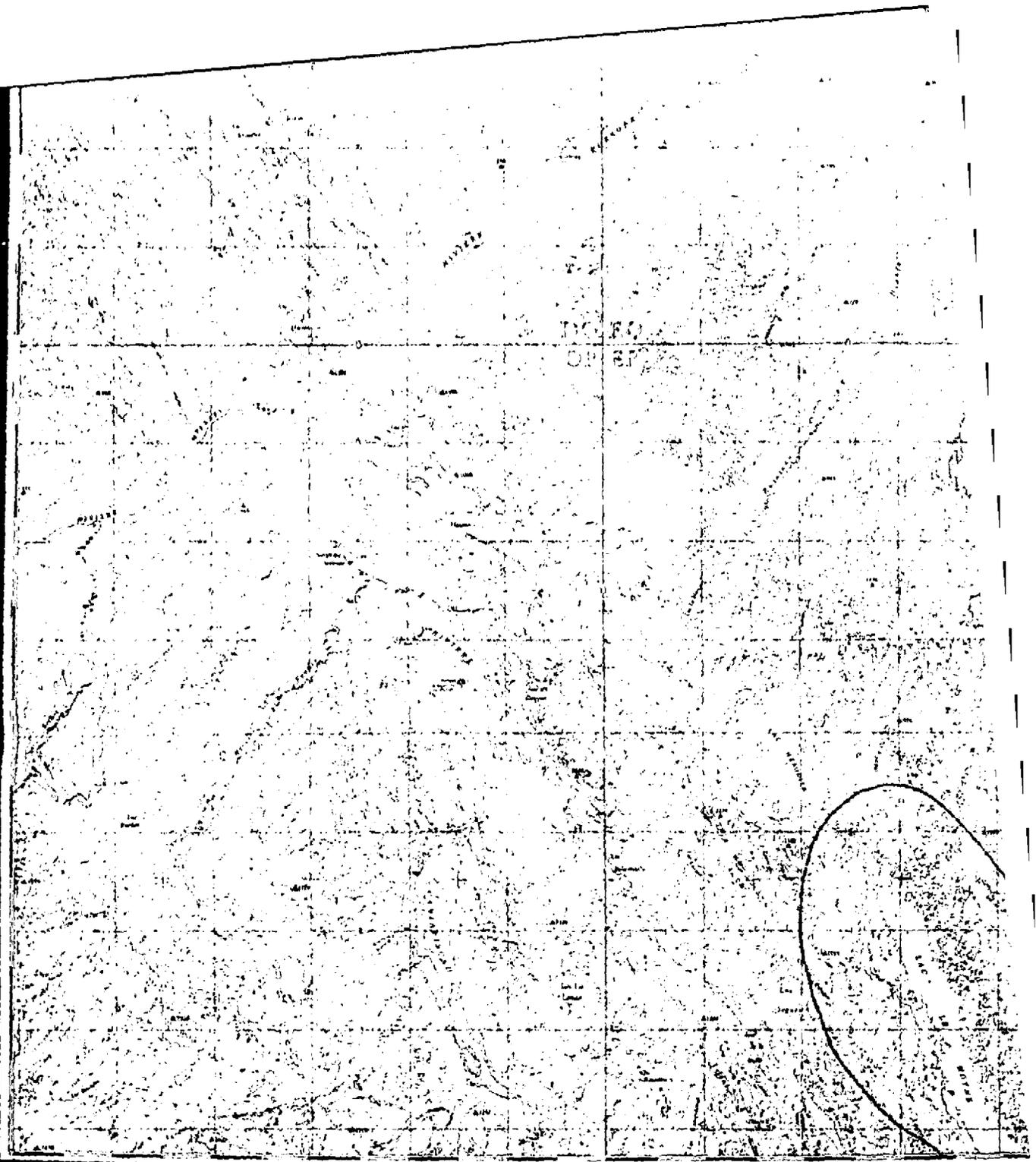
QSUALUJUAQ

LA MA
LV MV

MOUNT

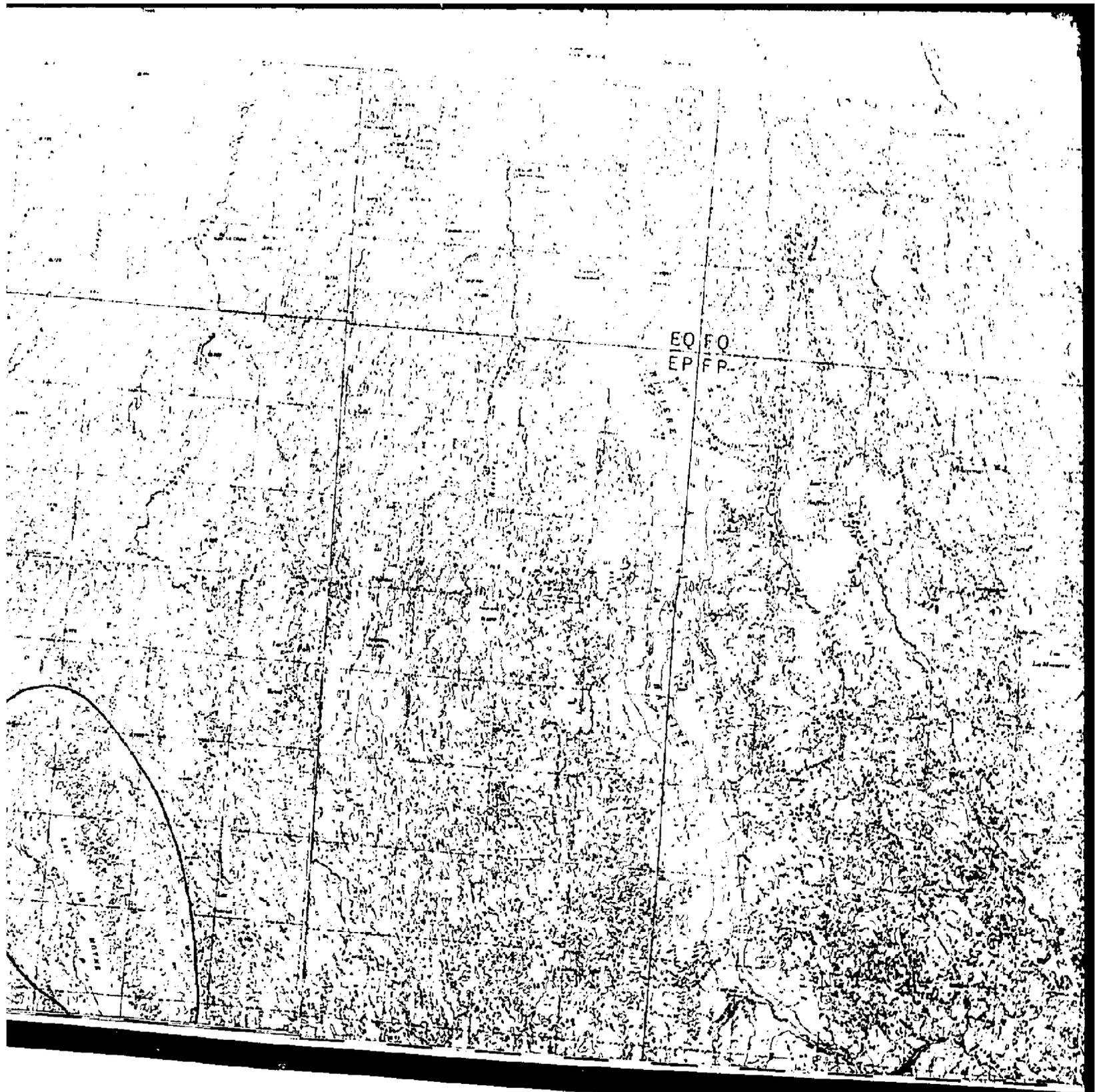
LV MV
LU MU





57° 00'

70° 00'

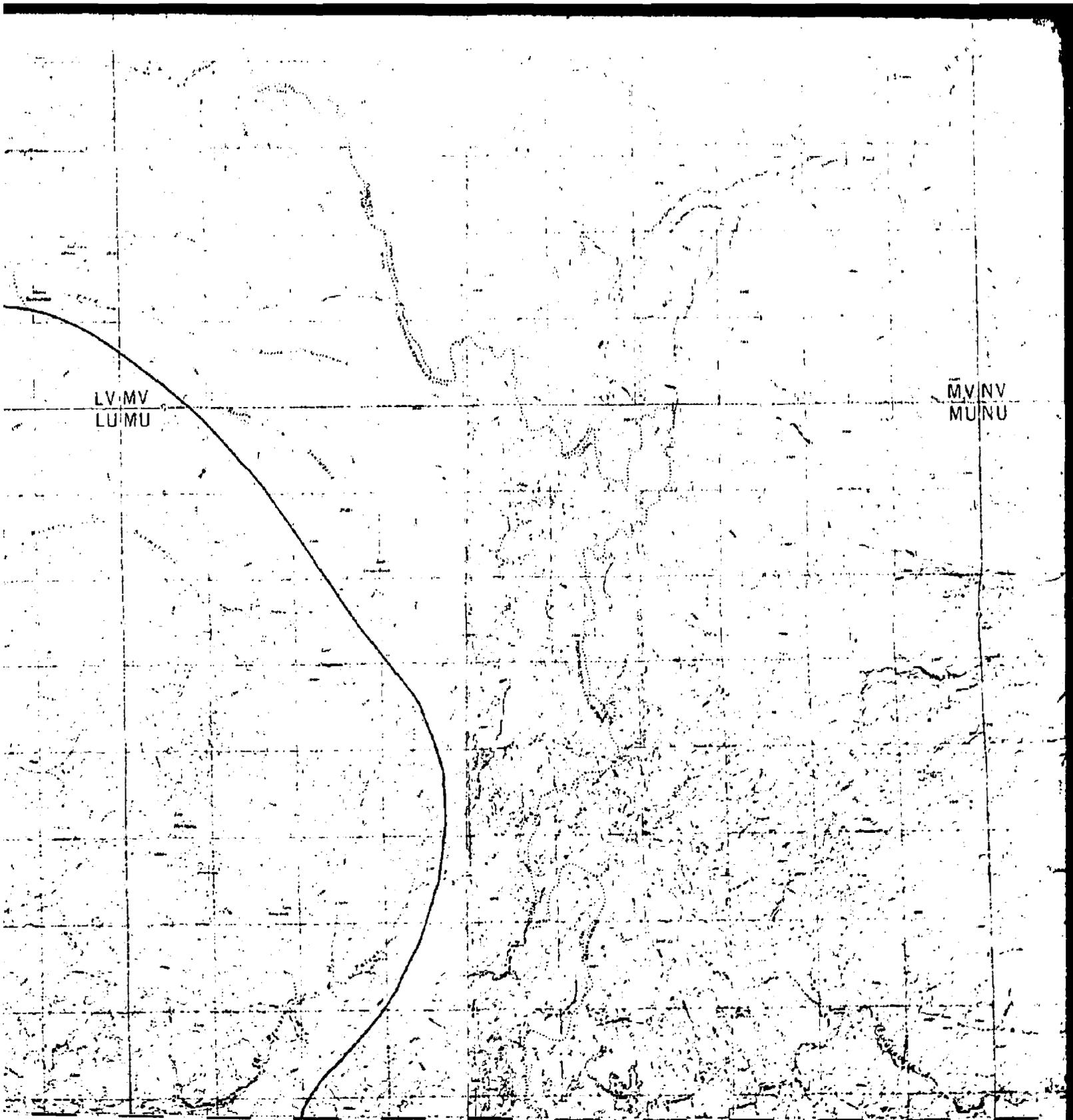


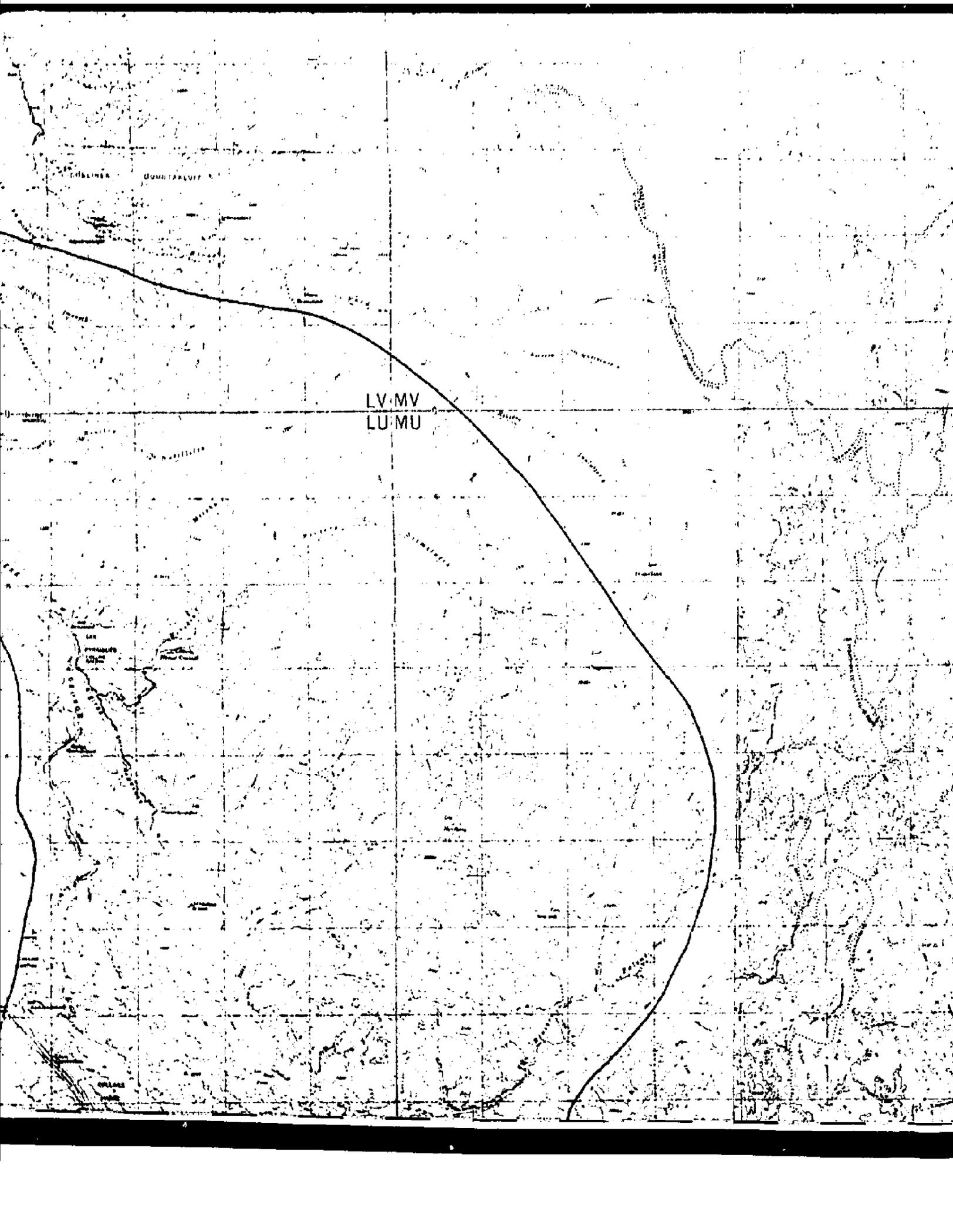
EQ FO
EP FP



LV·MV
LU·MU

MV·NV
MU·NU

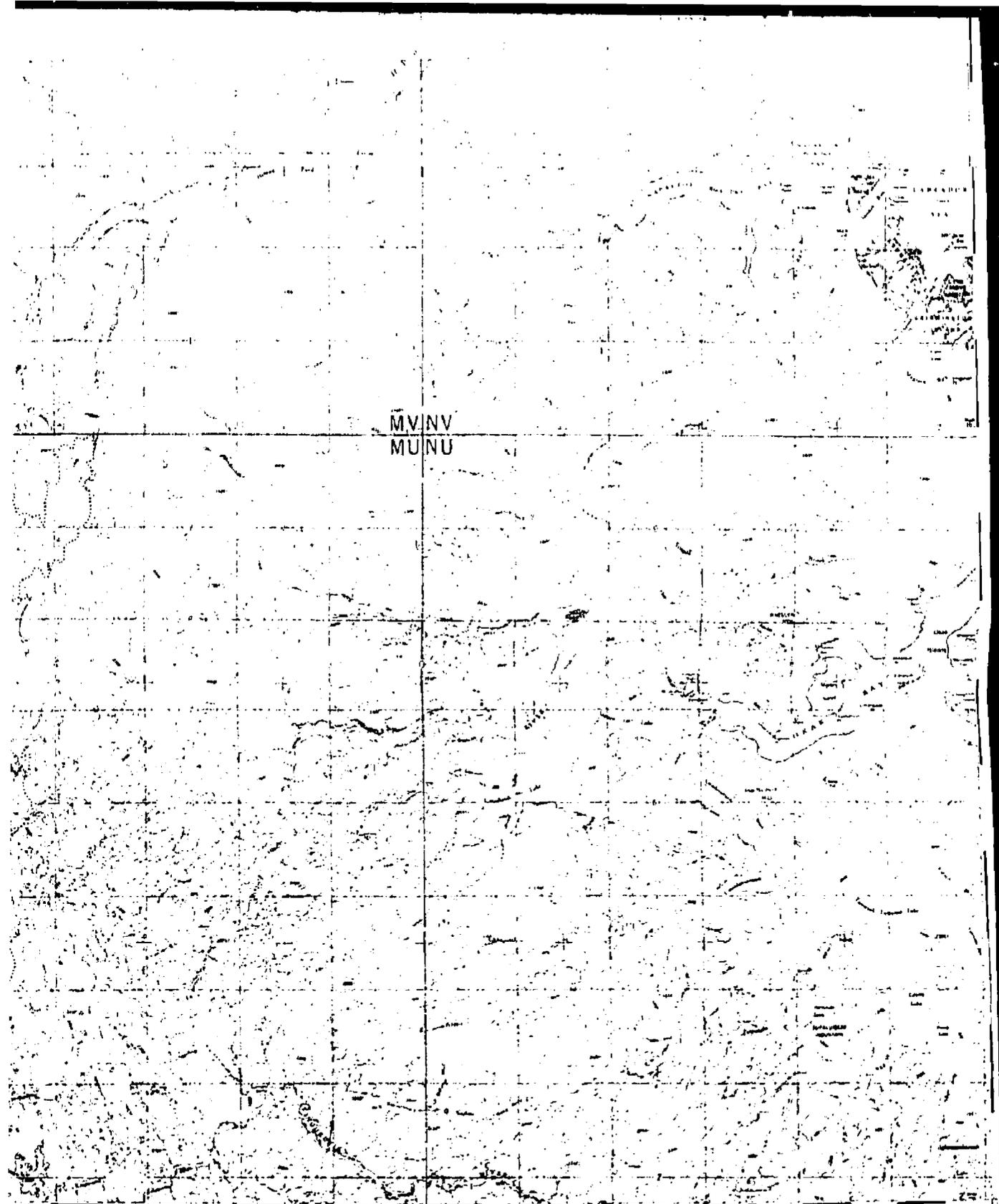




LV: MV
LU: MU

DUNBAR

COLLAGE



MUNU
MUNU

57° 00'

62° 00'