

CSR – Projet de loi 165

Mémoire présenté à la
Commission des transports et de l'environnement

par le



Salle du Conseil législatif de l'hôtel du Parlement
13 FÉVRIER 2018

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS _____	3
Description sommaire de l'écosystème du motocyclisme	
PRÉSENTATION _____	6
• Le Front Commun Motocycliste (FCM) : qui sommes-nous ?	
• La mission et les objectifs du FCM	
• Mise en contexte du présent mémoire	
VOLET A _____	7
Les articles qui, selon nous, représentent plutôt des ajustements administratifs	
VOLET B _____	9
Comprends les articles du Rapport du Comité Moto auxquels le FCM est favorable	
VOLET C _____	11
Les articles pour lesquels nous avons des recommandations	
VOLET D _____	15
Demandes	
CONCLUSIONS _____	16

AVANT PROPOS

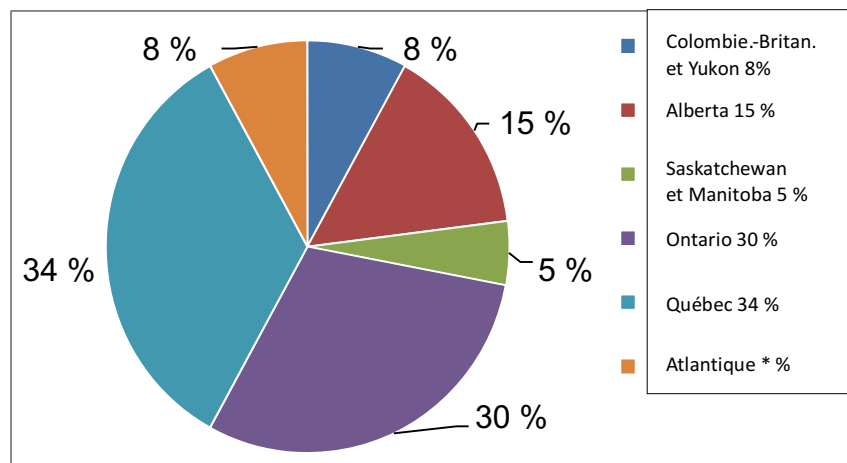
Description sommaire de l'écosystème du motocyclisme

Le motocyclisme récréatif consiste en activités récréatives reliées à l'utilisation de véhicules motorisés à deux roues. La grande majorité des adeptes font librement de la moto sur route, hors route ou les deux ; un faible pourcentage d'entre eux prend toutefois part à des compétitions au Canada et à l'étranger.

On estime que le Québec compte quelque 180 000 motocyclistes, un bon nombre de ces adeptes faisant partie de clubs et d'associations fédérées comme avec la FMQ. Ces derniers choisissent de faire partie de clubs tantôt par camaraderie, tantôt par souci de sécurité, ou encore pour aménager des circuits, organiser des événements, recueillir des fonds à des fins caritatives et faire du lobbying auprès des gouvernements. Au-delà de ces motivations, les membres des clubs font aussi des randonnées, partagent des expériences et des conseils, s'entraînent et font de la compétition. Il est important de noter que l'avènement de l'Internet et des réseaux sociaux a toutefois suscité une fragmentation accrue des clubs, un manque de relève et l'émergence de groupes d'individus où les relations sont informelles.

Selon une étude de Smith Gunther Associates Ltd produite en 2015 pour le compte de la Confédération motocycliste du Canada (CMC), le Québec compte pour 34 % de l'économie canadienne du motocyclisme récréatif.

Graphique EO-1 : Distribution géographique des motocyclistes en 2014



Nota : Les régions se succèdent dans le sens des aiguilles d'une montre en partant de la C.-B. au sommet du graphique.

En 2014, les dépenses directes imputables au motocyclisme récréatif au Canada s'élevaient à 1,89 milliard de dollars, dont 1,34 milliard portait directement sur des biens et services produits et fournis au pays même (p. ex. casques, équipement de sécurité et motocyclettes). Cette même année, le motocyclisme récréatif a généré des extrants canadiens d'au moins 2,68 milliards de dollars, soit deux fois plus que les sommes dépensées à l'intérieur du pays.

En supposant une croissance annuelle de 2,5 % jusqu'en 2040 et en appliquant le modèle de Regional Economic Models, Inc. (REMI), les retombées globales devraient approcher sinon périodiquement dépasser 4,0 milliards de dollars par année entre 2020 et 2040.

Il est donc important de souligner qu'au-delà des enjeux liés à la sécurité, le secteur du motocyclisme représente également des enjeux économiques significatifs. Au Québec, l'étude précitée qui porte sur le motocyclisme récréatif indique que les motocyclistes sur route (excluant le hors-route) ont dépensé plus de 300 M\$ en 2014 en pièces et équipements, hébergement, nourriture, vêtements de sécurité et en essence. On estimait que le secteur fournissait de l'emploi à tout près de 4 500 personnes.

Clientèles cibles auxquelles s'adressent le Front Commun Motocycliste (FCM)

Bien que le FCM ne dispose que d'un peu moins de 5 000 membres en ce moment, il dispose historiquement du privilège de parler au nom de l'ensemble des quelque 180 000 motocyclistes ayant un permis au Québec en faisant partie de tables de concertation et de groupes d'experts liés au secteur.

Selon l'expérience du FCM avec l'ensemble des associations, les motocyclistes peuvent être segmentés selon différents critères tels groupe d'âge, style de vie, type de moto...

- Moto sport : vitesse, circuits routiers adaptés, café racers. Des adeptes relativement jeunes souvent. Certains professionnels pour circuits fermés.
- Touring : voyages, tourisme, hébergement, qualité de vie. Professionnels et retraités. Membres d'associations - mode associatif de randonnée
- Moto custom : circuits urbains, cafés et circuits occasionnels de tourisme. Domination de type « Harley-Davidson » avec puissantes cylindrées. Profil d'individus tous âges + marginaux
- Spyder Can-Am : voyages, tourisme, hébergement, qualité de vie, sécurité. Professionnels et retraités + femmes- profil de moto-tourisme, mode associatif de randonnée
- Petites cylindrées, scooter et vélomoteurs : clientèle plus urbaine, + jeunes, + de femmes Futurs clients de moto de route
- Moto Double usage / Motocross : Professionnels & amateurs. Circuits fermés, compétition & amateurs. Routes principales et secondaires, aventure et exploration du territoire.

Cette segmentation sommaire indique que le milieu du motocyclisme est composé d'individus pouvant avoir des valeurs relativement différentes les uns des autres ainsi que divers points communs liés à la passion de conduire en toute liberté. Il est intéressant de noter que cette segmentation se retrouve par ailleurs décrite selon quatre grands profils d'après une étude de « *European road users' risk perception and mobility: The SARTRE 4 survey* ».

1ER PROFIL

TYPE DE MOTO : *Préférence pour les petites cylindrées, les motos double usage ou le maxiscooter*

USAGE DE LA MOTO : *Quotidien, pour faciliter les déplacements.*

REPRÉSENTATION DE LA CONDUITE : *Conduire une moto est un moyen de se déplacer plus facilement. Cela permet de gagner du temps et de trouver plus rapidement un endroit pour se stationner.*

2E PROFIL

TYPE DE MOTO : *Double usage, routière standard (roadster, naked bike).*

USAGE DE LA MOTO : *Moyens trajets de type « randonnée » ou « balade ».*

REPRÉSENTATION DE LA CONDUITE : *Conduire une moto est un loisir et procure un sentiment de liberté. Ce type de motocycliste aime le sentiment d'appartenance à une communauté que lui procure le motocyclisme.*

3E PROFIL

TYPE DE MOTO : *Préférence pour les grosses cylindrées, de type sport.*

USAGE DE LA MOTO : *Kilométrage annuel élevé.*

REPRÉSENTATION DE LA CONDUITE : *Conduire une moto est l'art de maîtriser les risques. Ce type de motocycliste apprécie la conduite pour le sentiment de liberté et de puissance que lui procure l'accélération.*

4E PROFIL

TYPE DE MOTO : *Tourisme, boulevardière (cruiser, custom).*

USAGE DE LA MOTO : *Pour voyager, utilisation les fins de semaine et en vacances.*

REPRÉSENTATION DE LA CONDUITE : *Conduire une moto est une source de plaisir et procure un fort sentiment d'évasion. Ce type de motocycliste aime faire de longs voyages à moto.*

PRÉSENTATION

Le Front Commun Motocycliste (FCM) : qui sommes-nous ?

Créé en 2009 et regroupant plus de 5000 membres actifs, le Front Commun Motocycliste (FCM) est un organisme provincial composé du CAPM-Escargot et de la Fédération motocycliste du Québec (FMQ). Les représentants du FCM sont messieurs Gilles Dubois et Jean-Pierre Fréchette, respectivement président et directeur général de la Fédération motocycliste du Québec et Jeannot Lefebvre, président du Comité d'Action Politique Motocycliste Escargot (CAPM-Escargot) et porte-parole du FCM.

La mission et les objectifs du FCM

- Défendre et représenter les intérêts de l'ensemble des motocyclistes du Québec;
- Centrer les actions présentes et futures sur la sécurité et l'amélioration du bilan routier;
- Permettre des réductions de coûts d'assurance reliés à la conduite d'une motocyclette;
- Combattre les préjugés auxquels les motocyclistes font face;
- S'assurer d'actions concertées en fonction de ces mêmes éléments;
- Doter le Québec d'un organisme dédié à la représentation, à la concertation et à la promotion de la sécurité des motocyclistes;

Mise en contexte du présent mémoire

D'entrée de jeu, nous profitons de l'occasion pour remercier et saluer tout le travail accompli par le Comité Moto (2010), lequel Comité rappelons-nous était composé d'experts de la Société de l'assurance automobile du Québec, du ministère des Transports, du ministère de la Sécurité publique, des corps policiers du Québec, des associations motocyclistes ainsi que des intervenants spécifiquement liés à la moto (fabricants, détaillants, formateurs). On se rappellera également que les participants ayant tous comme but ultime d'améliorer la sécurité routière de tous les motocyclistes du Québec.

Le présent mémoire reprend, parmi les deux cent douze (212) articles du PL 165, une quinzaine d'articles répartis en quatre volets qui interpellent plus directement les motocyclistes. Quelques articles sont considérés comme étant un ajustement législatif, tandis que d'autres nécessitent des précisions et éclaircissements et finalement après plus de cinq années d'attentes quatre recommandations du Rapport Comité Moto de 2013, volet sécurité routière font l'objet des modifications législatives nécessaires pour leur mise en place. Le dernier volet se veut des

recommandations et une relance du Comité Moto dans les plus brefs délais.

VOLET A

Les articles qui, selon nous, représentent plutôt des ajustements administratifs.

PL-165 Article 41. L'article 230 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin, des paragraphes suivants:

« 5° deux réflecteurs jaunes, dont un placé sur chaque côté, à la même hauteur, le plus près possible de l'avant; »

« 6° deux réflecteurs rouges, dont un placé sur chaque côté, à la même hauteur, le plus près possible de l'arrière. ».

(CSR - # 230. Les motocyclettes et les cyclomoteurs doivent être munis d'au moins : 1° un phare blanc à l'avant; 2° un feu rouge à l'arrière; 3° deux feux de changement de direction, blancs ou jaunes, à l'avant et deux feux de changement de direction, rouges ou jaunes, à l'arrière; 4° un feu de freinage rouge à l'arrière

COMMENTAIRES :

« Ajustement administratif et doit faire partie de la Loi et non seulement du Guide de vérification d'une motocyclette. »

PL-165 Article 118. L'article 479 de ce code est remplacé par le suivant :

« Nul ne peut conduire sur un chemin à accès limité ou sur ses voies d'entrée ou de sortie une motocyclette munie d'un moteur d'une cylindrée de 125 cm³ ou moins ou d'un moteur électrique d'une puissance nominale de 11 kW ou moins, un cyclomoteur, une bicyclette ou un autre véhicule non motorisé. ».

(CSR - # 479. Nul ne peut conduire une motocyclette munie d'un moteur d'une cylindrée d'au plus 125 cm³, un cyclomoteur, une bicyclette ou un autre véhicule non motorisé sur un chemin à accès limité ou sur ses voies d'entrée ou de sortie.)

COMMENTAIRES :

« Ajout moteur électrique »

PL-165 Article 124. L'article 492.1 de ce code est remplacé par le suivant :

« 492.1. Le cycliste ne peut circuler sur un trottoir, sauf en cas de nécessité ou à moins que la signalisation ne le prescrive ou ne le permette Il doit alors circuler à une vitesse raisonnable et prudente et accorder la priorité aux piétons. ».

(CSR - # 492.1. Le conducteur d'une motocyclette, d'un cyclomoteur ou d'une bicyclette ne peut circuler sur un trottoir sauf en cas de nécessité ou à moins que la signalisation ne le prescrive.)

COMMENTAIRES :

« *Retrait de la motocyclette, cyclomoteur* »

PL-165 Article 136. L'article 508 de ce code est modifié :

1° par le remplacement de « à l'un des articles 396, 401, 439, 439.1 ou 484 » par « à l'article 401 ou au deuxième alinéa de l'article 484 »;

2° par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant : « Le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur sur lequel a pris place un passager de moins de 16 ans qui contrevient aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 484 commet une infraction et est passible de l'amende prévue au premier alinéa du présent article. »

COMMENTAIRES :

« *Concordance* »

PL-165 Article 140. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 511, du suivant :

« 511.0.1. Le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur qui contrevient à l'article 484.3 « 484.3. Lorsqu'il en est requis par un agent de la paix, le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur doit conduire le véhicule à l'endroit indiqué, pourvu que celui-ci ne soit pas situé à une distance de plus de 15 km du lieu d'interception, et doit, conformément aux ordres d'un agent de la paix, aider à la prise de mesure du niveau sonore du système d'échappement du véhicule de la manière prévue par règlement. », commet une infraction et est passible d'une amende de 300 \$ à 600 \$. »

COMMENTAIRES :

« *Amende antérieure 200 \$ à 300\$, haussée de 300 \$ à 600 \$. Pourquoi ?* »

VOLET B

Comprends les articles du Rapport du Comité Moto auxquels le FCM est favorable.

PL-165 Article 21. L'article 99 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin, des alinéas suivants :
« Il est interdit au titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur de classe 5 ou 6A, tel que déterminé par règlement, de conduire un véhicule routier visé par l'une de ces classes au cours de la période comprise entre minuit et cinq heures.

Le titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur conduisant une motocyclette ne peut transporter des passagers.

Un règlement du gouvernement peut, dans les cas et aux conditions qu'il détermine, exempter le titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur des conditions d'assistance prévues au premier alinéa ou prévoir des conditions différentes. »

COMMENTAIRES :

« La recommandation #7 « Couvre-feu du coucher au lever du soleil » du Rapport Comité Moto est remplacé par « La période comprise entre minuit et cinq heures ».

Le FCM comprend que la mise en application de cet article se fera en 2018 ».

PL-165 Article 22. L'article 100 de ce code est remplacé par le suivant :

« 100. Le conducteur d'un véhicule routier qui est titulaire d'un permis probatoire de classe 5, tel que déterminé par règlement, et qui est âgé de 19 ans ou moins est assujéti aux règles suivantes la première année qui suit la délivrance de son permis :

(CSR - # 100. Sauf lors de la séance pratique de l'examen de compétence de la Société, le titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur conduisant une motocyclette doit être accompagné d'une personne, elle-même titulaire, depuis au moins deux ans, d'un permis de conduire valide autorisant la conduite d'une motocyclette et en mesure de lui fournir aide et conseil. Cette personne doit prendre place sur une motocyclette distincte. Il est interdit à l'apprenti-conducteur de transporter des passagers.)

COMMENTAIRES :

« L'article 100 s'applique uniquement à l'apprenti conducteur de la classe 5 et confirme la recommandation du rapport Comité Moto # 6 (retirer l'accompagnement obligatoire durant la phase apprentissage.)

Le FCM comprend que la mise en application de cet article se fera en 2018. »

PL-165 Article 107. L'article 425 de ce code est modifié :

1° par l'insertion, après « son véhicule », de « en tout temps »;

2° par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

« Toutefois, le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur n'est tenu de diminuer le jour l'intensité de l'éclairage avant de son véhicule que s'il suit un autre véhicule à moins de 15 mètres. ».

COMMENTAIRES :

« L'Article 425 est conforme à la recommandation #1 du Rapport Comité Moto « Permettre aux motocyclistes d'utiliser les phares de route (les hautes) durant le jour ».

Le FCM comprend que la mise en application de cet article se fera en 2018. »

PL-165 Article 112. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 443, de la section suivante:

443.1. Il est interdit à tout conducteur d'un véhicule routier et à tout cycliste de faire usage d'un appareil électronique portatif ou d'un écran d'affichage, sauf dans les cas suivants : Pour l'application du premier alinéa, le conducteur du véhicule routier ou le cycliste qui tient en main, ou de toute autre manière, un appareil électronique portatif est présumé en faire usage.

443.2. Le conducteur d'un véhicule routier et le cycliste ne peuvent porter des écouteurs. Pour l'application du premier alinéa, ne constitue pas des écouteurs tout appareil qui est intégré dans un casque protecteur et qui permet à ceux qui le portent de communiquer entre eux sans les empêcher de capter les bruits de la circulation environnante.

COMMENTAIRES :

« Le FCM est plus que favorable à cet article et comprends que la mise en application de cet article se fera en 2018 ».

PL-165 Article 120. L'article 484 de ce code est modifié :

1° par l'insertion, après le premier alinéa, du suivant :

« Le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur doit de plus porter une protection visuelle lorsque son casque protecteur n'est pas muni d'une visière et qu'il circule dans une zone où la limite de vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h .»;

2° par l'insertion, dans le deuxième alinéa et après « casque protecteur », de « et de leur protection visuelle »

3° par la suppression du troisième alinéa.

COMMENTAIRES :

« L'article 120 du projet de loi qui modifie l'article 484 : « protection visuelle » correspond à la recommandation # 3 du Rapport Comité Moto « Rendre obligatoire le port d'une protection visuelle personnelle en moto ». Le FCM comprend que la mise en application de cet article se fera en 2018. »

VOLET C

Les articles pour lesquels nous avons des recommandations.

PL-165 Article 3. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 3, du suivant :

« 3.1. Tout usager de la route est tenu, surtout à l'égard de celui qui est plus vulnérable que lui, d'agir avec prudence et respect lorsqu'il circule sur un chemin public.

Le conducteur d'un véhicule routier est tenu de faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers plus vulnérables, notamment les piétons et les cyclistes.

L'usager vulnérable est, pour sa part, tenu d'adopter des comportements favorisant sa sécurité, notamment en s'assurant d'être vu par les autres usagers. ».

ARGUMENTAIRE :

En 2011, le FCM avait fait ressortir la plus grande vulnérabilité des motocyclistes. À cette fin, nous avons rappelé que selon les rapports HURT et MAIDS, soit les deux plus grandes études scientifiques faites à ce jour en matière d'accidentologie motocycliste, lorsqu'il y a collision entre un autre véhicule et une motocyclette, dans près de 70% des cas c'est le conducteur de l'autre véhicule qui est responsable de l'accident.

À la page 10, sous la recommandation # 3 du rapport du Comité Moto « Rendre obligatoire le port d'une protection visuelle personnelle en moto », le motocycliste est considéré comme un usager de la route vulnérable. La seule protection sur laquelle il peut compter est ses vêtements de protection.

<https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/rapport-comite-moto-securite-routiere.pdf>

De plus, en 2017, la SAAQ coordonne diverses activités de sensibilisation ciblant les motocyclistes, tant sur le terrain que dans les médias spécialisés. « Les moyens déployés tout au long de la saison de moto 2017 visent à faire réfléchir les motocyclistes sur leur vulnérabilité, et à les inciter à être prudents et à adopter des comportements sécuritaires, prévisibles et respectueux sur la route. » Le thème général est « En moto, soyez prudent ».

RECOMMANDATION :

Le FCM demande au Gouvernement que les motocyclistes soient reconnus comme étant des usagers plus vulnérables au même titre que les cyclistes et piétons.

PL-165 Article 110. L'article 440.1 de ce code est modifié :

1° dans le premier alinéa :

a) par le remplacement de « 15 décembre » par « **1er décembre** »;

b) par le remplacement de « taxi ou d'un véhicule de promenade immatriculé au Québec » par « véhicule routier motorisé immatriculé au Québec, autre qu'un véhicule lourd, un véhicule-outil ou une machine agricole, »

c) par le remplacement de « véhicule de promenade qui n'est pas muni de ce type de pneu » par « tel véhicule sans égard à son lieu d'immatriculation »;

2° par le remplacement, dans le paragraphe du deuxième alinéa, de « d'un taxi ou le propriétaire ou le locateur d'un véhicule de promenade » par « d'un véhicule visé au premier alinéa ou le locateur, le cas échéant, ».

RECOMMANDATION :

Le FCM demande au Gouvernement de maintenir au 15 décembre cette mesure, car rien ne nous indique que le changement de date va faire un changement sur le bilan routier des motocyclistes qui sont peu nombreux à rouler en automne.

PL-165 Article 117. L'article 478 de ce code est remplacé par le suivant :

« 478. Nul ne peut conduire une motocyclette ou un cyclomoteur :

1° entre deux rangées de véhicules circulant sur des voies contiguës;

2° entre le bord de la chaussée et un autre véhicule circulant dans la même voie;

3° entre un véhicule circulant dans la même voie et un véhicule stationné à droite ou à gauche de celle-ci.

ARGUMENTAIRE :

Dans un bouchon de circulation, une moto est beaucoup plus à risque si elle est en bout de file, de se faire emboutir par l'arrière si une voiture arrive trop rapidement sur la fin du bouchon. De plus, dans le cas d'une moto refroidie à l'air, pris dans un bouchon de circulation, l'impossibilité de tirer à côté et faire prendre de l'air en roulant peut provoquer un bris ou un moteur qui cale et mettre à risque le motocycliste qui ne peut plus se déplacer, car son véhicule est maintenant en panne.

La circulation en interfile est permise, sous réserve de certaines conditions, dans les pays suivants: l'Autriche, la Belgique, le Brésil, la Croatie, Chypres, l'Estonie, l'Irlande, l'Italie, le Japon, les Pays-Bas (où la jurisprudence assigne la responsabilité en cas d'accidents au conducteur de voiture), la Nouvelle-Zélande, la Norvège, l'Oman, la Pologne, le Qatar, Singapour, l'Espagne, l'Afrique du Sud, Taiwan, la Turquie, les Émirats arabes unis, le Royaume-Uni et la Californie.

RECOMMANDATION :

Le FCM recommande au Gouvernement la mise en place d'un projet pilote de circulation en interfile et le filtrage sur certaines autoroutes dans la région de Montréal et sur un ou deux artères problématiques avec des affiches et des indications claires.

PL-165 Article 119. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 483, du suivant:
« 483.1. Nul ne peut transporter dans une caisse adjacente à une motocyclette un enfant dont la taille est inférieure à 145 cm ou qui est âgé de moins de neuf ans. ».

ARGUMENTAIRES :

Nous sommes contre cette mesure arbitraire et injustifiée pour les raisons suivantes :
Il est beaucoup plus sécuritaire de transporter un enfant dans une caisse adjacente qu'à l'arrière d'une moto, l'enfant ne pouvant pas tomber et le risque de perte de contrôle du véhicule est plus faible du fait de la stabilité apportée par les 3 roues.

Cette mesure va toucher seulement quelques dizaines de familles au Québec, elle n'aura aucun impact majeur pour la sécurité routière.

Il n'y a pas eu d'accidents documentés dans les dernières années où un enfant a été blessé ou décédé dans un accident impliquant une motocyclette avec une caisse adjacente « sidecar ».

Il sera toujours possible et légal de transporter des enfants de moins de 9 ans dans tous les autres véhicules incluant les autos, les motos à trois roues et les motos.

Aussi, faudrait que soit démontré les statistiques démontrant les victimes de moins de 9 ans, car j'ai fait une recherche dans les statistiques de la SAAQ (bilan 2016) et il n'y a rien qui justifie une telle démarche:

RECOMMANDATION :

Le FCM recommande le report de cet article et la mise sur pied d'un comité de révision impliquant les propriétaires de motocyclettes utilisant une caisse adjacente "sidecar".

PL-165 Article 121. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 484, des suivants :
« 484.1. Le propriétaire d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur **ne peut conduire** ou laisser conduire son véhicule si le niveau sonore du système d'échappement de celui-ci excède la valeur établie par règlement.

« 484.2. Le niveau sonore du système d'échappement d'une motocyclette ou d'un

cyclomoteur **peut** être mesuré selon la méthode prescrite par règlement à l'aide d'un sonomètre conforme aux normes techniques et d'entretien déterminées par règlement du gouvernement et utilisé par un agent de la paix qui a suivi avec succès une formation reconnue par la Société.

Le niveau sonore mesuré dans les conditions prévues au premier alinéa fait preuve, en l'absence de toute preuve contraire, de son exactitude.

« 484.3. Lorsqu'il en est requis par un agent de la paix, le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur doit conduire le véhicule à l'endroit indiqué, pourvu que celui-ci ne soit pas situé à une **distance de plus de 15 km du lieu d'interception**, et doit, conformément aux ordres d'un agent de la paix, aider à la prise de mesure du niveau sonore du système d'échappement du véhicule de la manière prévue par règlement. ».

RECOMMANDATION :

Le FCM demande au Gouvernement de reformuler l'article 484.1 à titre d'exemple « Le propriétaire ou le pilote d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur dont le niveau sonore du système d'échappement de son véhicule excède la valeur établie par règlement commet une infraction et est passible d'une amende de 200 \$ à 300 \$.

De plus, nous croyons également que l'article 484.3 tant qu'à la distance de 15 km est non justifié et l'installation du sonomètre doit se situer à très courte distance de l'interception par un agent de la paix.

Le FCM croit que le mot « peut » à l'article 484.2 laisse penser que le sonomètre est optionnel et demande au Gouvernement de reconnaître le sonomètre comme unique mesure des décibels des silencieux.

PL-165 Article 160. L'article 621 de ce code, modifié par l'article 77 du chapitre 40 des lois de 2007 et par l'article 86 du chapitre 14 des lois de 2008, est de nouveau modifié, dans le premier alinéa :

2° par l'insertion, après le paragraphe 27°, des suivants:

« 27.1° établir les valeurs du niveau sonore du système d'échappement d'une motocyclette et d'un cyclomoteur selon les catégories de véhicules routiers et les méthodes de mesurage du niveau sonore ainsi que prescrire les méthodes de mesurage;

« 27.2° déterminer les normes techniques des sonomètres et autres instruments qui peuvent être utilisés pour contrôler le niveau sonore du système d'échappement d'une motocyclette et d'un cyclomoteur; »

DEMANDE D'ÉCLAIRCISSEMENT :

Le FCM demande des précisions sur les articles 27.1 & 27.2 et de combien de décibel est-il question ?

VOLET D

Demandes

Accès au permis moto # 7

Exigence préalable au permis d'apprenti conducteur des classes 6R & 6A : avoir moins de 4 PDI et aucune révocation de permis de conduire au cours des 2 dernières années pour PDI ou à la suite d'une infraction au Code criminel au volant d'un véhicule routier.

RECOMMANDATION :

Le FCM recommande d'inclure ces exigences au projet de loi et au règlement sur les permis de conduire afin de refléter la recommandation # 7 du Comité Moto.

Accès au permis moto # 8

Mettre en place un accès graduel à la conduite pour les motos à risque en se basant sur l'expérience de conduite. (**Ce n'est pas une moto qui est à risque mais bien son « Pilote »**)

RECOMMANDATION :

Le FCM recommande d'ajouter ce dossier à la future Table de concertation avec la SAAQ.

Circulation en interfile

RECOMMANDATION :

Le FCM recommande au Gouvernement la mise en place d'un projet pilote d'interfile et de filtrage sur certaines autoroutes dans la région de Montréal et sur un ou deux artères problématiques avec des affiches et des indications claires en ce qui a trait aux consignes de conduite et de test.

Voies réservées

RECOMMANDATION :

Le FCM recommande d'ajouter ce dossier à la future Table de concertation avec la SAAQ

CONCLUSIONS

Il est important de convenir que la sécurité demeure l'un des objectifs l'objectif du Front Commun Motocycliste et de ses partenaires constituants, le CAPM-Escargot et la FMQ. Et que la mission du FCM inclut la représentation des droits et des intérêts de l'ensemble des usagers.

À cet effet, il serait souhaitable que le FCM et le Ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports poursuivent également leurs discussions, à une table de concertation permanente, concernant divers dossiers tels que:

L'amélioration de la signalisation destinée aux motocyclistes pour les travaux et les conditions routiers; dont ceux de colmatage de fissures dans l'asphalte qui rend celle-ci glissante par temps chaud. Une signalisation avancée serait de mise pour éviter tout accident.

La révision de l'usage de « plaques de métal lisses », installées temporairement lors de travaux routiers, qui causent des problèmes aux motocyclistes. Celles-ci sont glissantes et souvent mal-installées. Elles devraient être texturées et encastrées dans la route de manière sécuritaire.

L'Utilisation d'une peinture antidérapante surtout les bandes larges ou flèches dans les carrefours giratoires afin de minimiser le dérapage des véhicules à deux roues sur une chaussée détrempeée.

La diminution de l'épaisseur des bandes rugueuses aux abords des autoroutes. Celles-ci ont pour but d'attirer l'attention des conducteurs à l'effet qu'ils sont en dehors de la route. Toutefois, certaines de ces bandes sont dangereuses pour les motocyclistes car trop profondes.

L'implantation d'un projet pilote pour remplacer des glissières de sécurité simples par des « doubles » dans certaines courbes où plusieurs accidents graves de motocyclistes ont eu lieu. En Europe, de plus en plus, les glissières sont conçues pour les automobiles et les motocyclettes, c'est-à-dire à deux niveaux pour éviter des blessures aux motocyclistes lors de pertes de contrôle et glissements sur la chaussée.

Le FCM réitère sa demande de remettre en fonction la Table de concertation qui a donné naissance au Rapport Comité Moto afin de travailler ensemble pour trouver des pistes de solution pour accroître la sécurité des motocyclistes québécois.