

Comité d'action politique motocycliste



C.P. 49 120, Place Versailles
Montréal (Québec), H1N 3T6

Téléphone : (514) 253-CAPM / (514) 253-2276
Télécopieur : (514) 253-2276
Courriel : info@capm.qc.ca
Site web : www.capm.qc.ca

Magazine :
La Griffe du loup
Revue :
Les Cahiers du CAPM
Bulletin interne :
Le Bloc-Notes du CAPM

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

Les motocyclistes

Le 17 février 2006

1 - La table des matières

1 - La table des matières	2
2 - L'introduction	4
3 - Le Comité d'action politique motocycliste	5
4 - La mise en contexte	6
5 - Le motocycliste	7
6 - Le véhicule	9
7 - Les associations	12
8 - L'économie	14
9 - La réalité hors du Québec	21
10 - L'avenir	22
11 - Les discriminations	24
12 - L'accidentologie	26
13 - La vitesse	31
14 - Les routes	36
15 - Le bilan routier	39
16 - Le régime «sans égard à la faute»	45
17 - La formation	47
18 - Les solutions	49
19 - La victime	58
20 - Le résumé	60
21 - La conclusion	63

22 -	Annexe A – Historique des démarches récentes	64
23 -	Annexe B – Lettres à Monsieur Jean Charest	66
24 -	Annexe C – Sommaire du rapport Hurt.....	70

2 - L'introduction

Le présent mémoire fait suite à l'invitation de la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée Nationale reçue le 15 décembre 2005. Dans la lettre de Monsieur François Arseneault, secrétaire de la commission, le Comité d'action politique motocycliste (CAPM) était invité à faire parvenir pour le 27 janvier 2006, ses réflexions sur différents sujets. La date de dépôt des mémoires fut repoussée au 17 février 2006 par la suite.

Notre mémoire intitulé «Les motocyclistes» amène des réponses aux questions soulevées dans le document de consultation et à d'autres facettes du motocyclisme qui sont reliées à la sécurité routière au Québec. Nous avons reproduit les questions ci-dessous.

2.1 - Les questions soulevées

Les éléments soumis à notre attention sont les suivants :

- Quelles seraient les mesures possibles pour diminuer le nombre d'accidents de motocyclettes sur la route?
- L'encadrement dans l'accès au permis est-il adéquat?
- Que pensez-vous de la révision de la tarification de l'assurance pour tenir compte des risques de la motocyclette et des comportements des conducteurs?
- La promotion de la sécurité routière est-elle suffisante?

3 - Le Comité d'action politique motocycliste

Le Comité d'action politique motocycliste (CAPM), fondé le 2 octobre 1993, représente plus de 95% du monde motocycliste organisé au Québec. Sa mission est la défense et la promotion des droits et liberté des motocyclistes québécois. Il tente de combattre toutes formes de discriminations à l'égard des motocyclistes et entre eux. C'est un organisme autonome composé uniquement de motocyclistes sans distinction d'appartenance et sans discrimination aucune. La motocyclette étant un véhicule de promenade défini dans le Code de la sécurité routière, notre but est de veiller à ce que l'application de la réglementation se fasse de façon équitable et sans discrimination. Toutes les actions entreprises en ce sens le sont toujours dans le cadre de la légalité.

Le CAPM daigne être reconnu comme le seul porte-parole politique de la communauté motocycliste du Québec et représente celle-ci auprès des organismes voués à l'atteinte de sa mission ou susceptibles de l'entraver. Il développe l'expertise nécessaire à assurer une présence significative, que ce soit de façon formelle ou informelle, auprès de personnes ou d'organisations influentes. Ses objectifs sont de mettre en place, de maintenir et de supporter les structures adaptées à sa mission de manière à assurer une présence à la grandeur du Québec.

Grâce à son dynamisme à la mesure des problèmes réels vécus au quotidien par les motocyclistes du Québec, le CAPM a su maintenir depuis plus de douze ans, une influence mobilisatrice guidée par ses valeurs de dialogue et de concertation. Il a d'ailleurs reçu au cours des années un appui non équivoque par leur présence à la Journée du loup, le rassemblement annuel des motocyclistes en regard de leurs droits et de leurs libertés.

4 - La mise en contexte

Avant d'aborder le sujet des motocyclistes en terme de comportement routier et de solutions pour limiter au minimum le nombre de décès et de blessures, il importe de comprendre toutes les facettes de ce groupe de citoyens. On pourra ainsi être en mesure d'apprécier adéquatement pourquoi ils se retrouvent au coeur de certaines polémiques ayant un impact négatif lorsqu'il s'agit, pour les autorités, de prendre des décisions qui les affecteront en matière monétaire ou réglementaire.

C'est la raison pour laquelle les premières sections de ce mémoire visent à faire la lumière sur certaines caractéristiques de ce groupe qui permettront de mieux les connaître et ainsi de préciser les paramètres qui guideront les décisions. Nous ferons connaître les phénomènes économiques et l'environnement dans lequel évolue le motocyclisme québécois. Nous serons à même de constater que l'aspect économique est particulièrement important, non seulement en termes de retombées monétaires pour l'industrie de la moto et l'État, mais également comme élément de premier plan dans les choix qui seront faits afin d'équilibrer les finances de l'État et de diminuer les accidents à moto.

Toutes les facettes citées jusqu'à maintenant peuvent paraître s'éloigner de l'objectif visé par la Commission du transport et de l'environnement de l'Assemblée nationale, mais nous pourrions constater que chacune d'elles a une incidence sur tout le dossier d'accidentologie et sur les solutions à identifier pour résoudre la présente situation.

Nous ne pouvions avancer des solutions, sans faire un examen en profondeur du bilan routier des motocyclistes. Il nous apparaît important de transmettre notre vision de la situation, car après tout c'est de nos vies dont nous parlons.

Enfin, vous serez en mesure, nous l'espérons, d'apprécier les solutions que nous proposons. Plusieurs sont nouvelles et certaines sont suggérées et requises depuis plusieurs années. Nous osons croire que cette fois sera la bonne.

5 - Le motocycliste

5.1 - En bref

«La population a généralement, à tort, une image plutôt négative du motocycliste. Elle encourage, sans le savoir, ses élus à adopter le même comportement envers les motocyclistes. Il s'ensuit la mise en place de solutions parfois même «discriminatoires» à leurs égards, car les élus croient ainsi répondre au désir de la population. On oublie parfois que les motocyclistes font partie de ladite population.»

5.2 - Le folklore

Cette mise au point peut sembler inutile, mais il n'est pas rare de devoir dire ce que nous ne sommes pas, avant de dire ce que nous sommes. En effet, les luttes fratricides entre certains groupes criminalisés dans les années '90 ont nuit très sévèrement à l'image du motocycliste québécois. Mais pourquoi appuyer sur le mot «québécois», nous direz-vous? Eh bien, parce que cette image est souvent toute autre lorsqu'on traverse les frontières de notre belle province. Le terme «motard» a été associé, par les médias, au qualificatif «criminalisé». À compter de ce jour, pour la population en général, dès que le mot «motard» est prononcé, il est inévitablement associé à une image négative. Dans les années fastes de certains groupes criminalisés qui se caractérisaient en utilisant des Mercedes ou d'autres types de voitures du genre, a-t-on utilisé leur type de véhicule pour les caractériser? Pourquoi le faire pour nous? Ce faisant nous devons vivre avec une image qui n'est pas la nôtre. Afin de corriger cette situation, nous devons rappeler sans cesse à la population, aux élus et aux médias, qu'au Québec nous ne sommes pas des «motards», mais bien des motocyclistes.

Le motocycliste qui agit à l'encontre de la bonne conduite ou de la prudence est vite identifié et pointé du doigt, car il se détache des véhicules autour de lui et fait partie d'une minorité. L'automobiliste qui fera la même chose s'intégrera rapidement dans le flot des véhicules et sera moins remarqué parce qu'il fait partie de la majorité. Dans ces situations comme dans bien d'autres dans la vie, la pression de la majorité se fait sentir sur les groupes minoritaires. Finalement, il n'est pas faux de dire que nous sommes une minorité visible et que nous en payons chèrement, parfois trop chèrement, le prix.

Mais en réalité, quel est le profil du motocycliste québécois? Selon différentes littératures parcourues, il s'agit d'une personne de 38 ans en moyenne, ayant un(e) conjoint(e), des enfants, un diplôme dans une profession ou un métier et gagnant en moyenne 50 000 \$ annuellement. C'est donc le profil d'un électeur tout à fait moyen qui s'attend à recevoir de l'État un traitement équitable par rapport à d'autres groupes de la société. Aussi depuis quelques années, il y a une croissance importante du nombre de femmes qui conduisent des motos et plusieurs d'elles occupent des postes de commandes dans des associations ou des regroupements plus importants. Quand on y regarde de plus près, le motocyclisme québécois est un

microcosme de notre société et à ce titre, il ne doit pas être considéré comme un bloc homogène. D'ailleurs, à titre d'information, le taux de criminalité n'y est pas plus élevé que dans celui des conducteurs d'automobiles, quoi qu'en pensent plusieurs personnes.

5.3 - La tenue vestimentaire

Un autre phénomène qui n'aide pas l'image des motocyclistes est la tenue vestimentaire qu'ils utilisent. En effet, l'utilisation du cuir, des bottes, du foulard et des verres fumés les fait paraître comme très différents des autres. Pour les non motocyclistes, cet accoutrement est associé à un goût de se démarquer, mais pour les motocyclistes, tous ces items ont un seul but, c'est de se protéger des intempéries et des blessures en cas de chute. Heureusement le Gortex a fait son apparition et projette une image moins austère. Il reste tout de même qu'il y a beaucoup de préjugés qui demeurent associés à l'apparence vestimentaire du motocycliste. L'habit ne devrait pas faire le moine.

5.4 - Le bruit

Une autre plaie qui accable les motocyclistes est sans nul doute le bruit produit par un petit nombre d'entre eux qui sont en mal de recréer le style des années '60 et '70. Peu de non motocyclistes savent que ce phénomène est également rejeté par la majorité des motocyclistes et que, comme la population en général, ces mêmes motocyclistes sont également otages de ce petit nombre de fauteurs de trouble.

À titre d'exemple de la prise en main du monde motocycliste dans ce domaine, ce sont les motocyclistes représentés par le CAPM qui ont demandé la mise sur pied d'un groupe de travail interministériel afin d'enrayer le phénomène du bruit. Il est même surprenant de voir que les motocyclistes sont parfois plus exigeants, sur les moyens à prendre pour régler ce problème, que les autorités elles-mêmes. Ceci est compréhensible, car ce sont ces motocyclistes qui subissent les pressions des différentes municipalités qui réagissent au phénomène du bruit adoptant des interdictions de stationner ou de circuler à l'ensemble des motos. Nous croyons que les moyens utilisés par les autorités pour régler ce problème ne sont pas assez sévères, et que c'est l'ensemble de la communauté motocycliste du Québec qui, pour un petit nombre, en paie le prix.

Ce type de discrimination (interdiction de stationner ou de circuler) utilisé par les municipalités est en grande partie attribuable à la mauvaise image des motocyclistes auprès de la population. Nous sommes une minorité visible facile à contrôler. Comment interpréter autrement ce comportement, quand les autorités de certaines villes prétendent avoir autant, sinon plus de problèmes avec les autos modifiées, et pourtant ne leur interdisent pas le stationnement ou le droit de circuler?

Tous les intervenants du monde motocycliste n'ont qu'un seul objectif, soit que tous les motocyclistes puissent profiter de leur loisir et de leur moyen de transport en respectant le droit à la quiétude de la population et des motocyclistes.

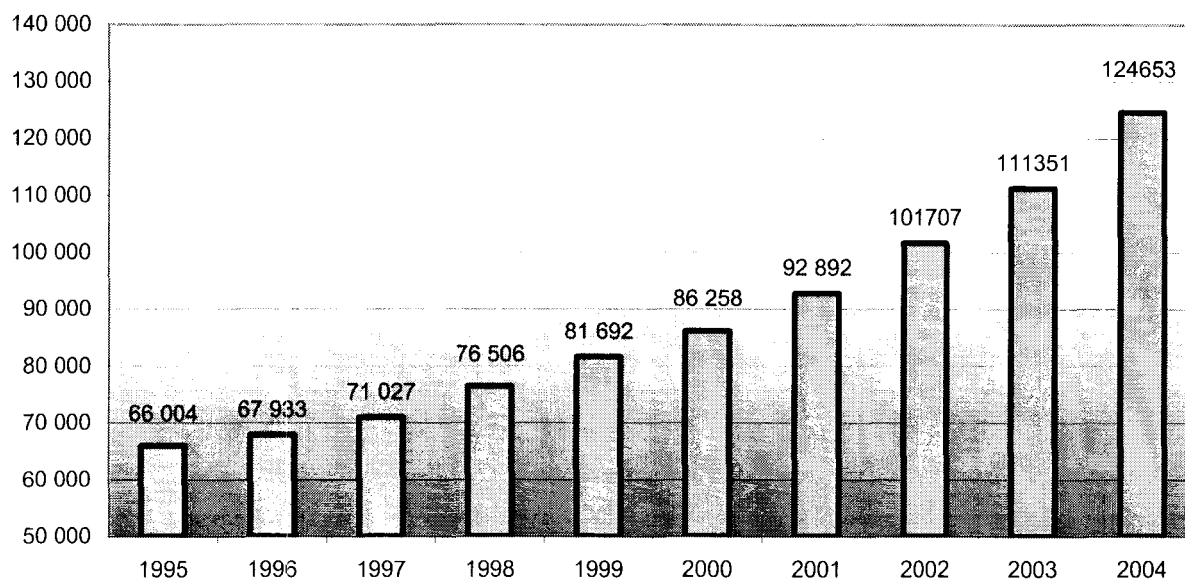
6 - Le véhicule

6.1 - En bref

«Les motos dites sportives sont faussement visées comme étant la cause des accidents, car ce sont les plus de 35 ans qui sont représentés dans les accidents et ces derniers ne sont généralement pas amateurs de motos sportives. En outre, la puissance et la cylindrée ne peuvent être utilisées comme critères de tarification, car il a été démontré qu'elles arrivent très loin dans les causes d'accidentologie. Ce n'est pas le véhicule qu'on doit viser, mais plutôt le conducteur et son comportement.»

6.2 - Le nombre de motos

Nombre de motos immatriculées (10 ans)



6.3 - Le type

La moto a beaucoup évolué au cours des ans. Cette évolution a créé une foule de modèles tous plus différents les uns que les autres. À travers le temps, la SAAQ a semblé vouloir établir des catégories, soit les motos dites sportives et les autres. Au cours des dernières années, la SAAQ est souvent revenue à la

charge en indiquant que les motos dites sportives sont plus dangereuses, proposant même des hausses de droits d'assurance spécifiques à celles-ci.

À ce jour, il n'a pas été démontré que ce type de moto était surreprésenté dans les accidents. Nous prétendons que ce sont plutôt les 35 ans et plus qui sont en hausse dans les statistiques de mortalité. Or typiquement, ce sont les motocyclistes de moins de 24 ans qui préconisent l'utilisation de la moto dite sportive. Vouloir cibler les motos dites sportives dans l'espoir de changer le comportement des plus de 35 ans démontre un certain manque de connaissances du milieu.

La solution consistant à augmenter les primes pour contrer les effets d'une hausse des morts et des blessés nous semble vouée à l'échec. En effet, cette mesure ne changera en rien le comportement du motocycliste lorsqu'il est au guidon. Elle risque tout simplement de pousser une partie de la «clientèle à risques» vers un autre type de véhicule. Le drame est que, si ce conducteur choisit l'auto, il risque d'impliquer avec lui dans un accident, des personnes totalement innocentes.

Selon nous, il est faux de prétendre que les motos dites sportives sont plus dangereuses que les autres. Dans la croyance populaire, la définition d'une moto dite sportive s'appuie obligatoirement sur le concept de puissance, et pourtant cette règle n'est pas vérifiable. Selon notre connaissance à ce jour, aucune étude sérieuse en matière de sécurité à moto n'a jamais encore établi le lien de cause à effet entre la puissance ou la cylindrée, ou le rapport poids/puissance, ou la capacité d'accélération ou la vitesse maximale ou les performances d'une moto et sa dangerosité. Le problème des motos dites sportives, c'est qu'elles sont conduites, pour une bonne partie, par de nouveaux motocyclistes sans expérience. Ce n'est certainement pas une hausse de tarification qui va donner plus de connaissances à ces conducteurs.

La moto dite sportive a également une mauvaise réputation parce que les manœuvres qu'elle permet sont jugées, par les non motocyclistes et parfois même par certains motocyclistes, comme dangereuses. Évidemment, nous ne parlons pas ici de circuler sur la roue arrière en pleine circulation ou autres conduites du même genre. Ces motos sont mécaniquement conçues afin de permettre des manœuvres, tout à fait sécuritaires, que d'autres motos ne peuvent accomplir. Elles peuvent être surprenantes, ce qui ne constitue pas des raisons pour accuser ces motocyclistes d'imprudence. Tel qu'énoncé précédemment, la différence ne constitue pas un danger en soi.

En outre, il faut ajouter qu'il est très difficile de définir ce qu'est une moto sportive. À notre avis, une telle définition engendrerait des iniquités en regard de la tarification. D'autre part, une tarification visant spécifiquement les motos que l'on catégoriserait comme sportives, surtaxerait une grande partie de ses utilisateurs qui se comportent en toute sécurité sur nos routes. Pourquoi souvent viser l'ensemble pour régler le problème créé par quelques-uns? Ce type de solution, qui semble facile d'application, est trop fréquemment retenue et engendre inévitablement de l'iniquité. Soyons donc créatif dans les moyens à prendre pour corriger une situation.

6.4 - La puissance

En 1985, la France a mis en force une limitation de la puissance des motos afin de réduire le nombre d'accidents. Cette réglementation fut largement contournée par un phénomène de débridage qui consiste, par quelques modifications techniques, à redonner à la moto sa puissance d'origine. Que penser d'une telle solution au Québec qui est entouré de provinces et d'états américains qui ne suivraient pas son exemple. Elle serait vouée à l'échec, car les délinquants de la route auraient tôt fait de faire débrider leurs motos.

Rappelons que la commission européenne, qui favorisait l'universalité des normes d'homologation dans les pays membres de la communauté, avait commandé une étude à l'Institut de recherche des véhicules routiers TNO. L'étude concluait à l'absence de liens entre la puissance des motos et les accidents de la circulation. Selon cette étude, la puissance n'apparaissait qu'au douzième rang des facteurs d'accidentologie, loin derrière l'âge, l'inexpérience et la distance parcourue. Il n'existe pas de lien entre la puissance de la moto et l'accidentologie des motocyclistes.

6.5 - La cylindrée

Une tarification basée sur la cylindrée serait également une erreur. En effet, la cylindrée n'a rien à voir avec la puissance d'une moto. Il y a peine quelques années, la moto qui présentait les meilleures performances était une 600cc, alors que des modèles jusqu'à 1800cc étaient disponibles sur le marché. Souvent la cylindrée de la moto est en fonction de la charge utile à transporter, telle qu'une remorque, ou le confort en terme de réduction de la vibration du véhicule.

6.6 - Le coupable

Ce n'est pas le véhicule qui doit être visé, mais bien le conducteur fautif. Cet énoncé devrait d'ailleurs s'appliquer à tous types de véhicules confondus.

7 - Les associations

7.1 - En bref

«La population et les élus connaissent peu le côté altruiste des motocyclistes qui, à travers leur vie associative, épousent des causes pour les démunis. En outre, cette vie associative renforce l'adoption de comportements qui sont de nature à assurer leur sécurité sur les routes et à diminuer les accidents. Cette vie associative devrait être encouragée auprès de l'ensemble des motocyclistes québécois à travers le canal privilégié de la SAAQ.»

7.2 - La vie associative

La vie associative n'est pas un phénomène propre aux motocyclistes, bien évidemment. On peut tout de même affirmer qu'elle s'est assez bien implantée dans ce milieu au cours des trente dernières années. À cet égard, la création de la Fédération Motocycliste du Québec (FMQ) a sans aucun doute été l'événement marquant. Aujourd'hui la FMQ compte plus d'une centaine d'associations regroupant près de 13 000 adeptes de la moto.

On peut dire sans l'ombre d'un doute que la FMQ a, par ses initiatives en terme de sécurité, de formation et d'éducation, contribué à la diminution des accidents dans les rangs des associations qu'elle regroupe, et a servi d'exemples aux autres motocyclistes grâce à son rayonnement québécois. Ces associations sont exposées non seulement à des pratiques sécuritaires afin de circuler en groupe, mais également à des cours de conduite Moto-Pro et à des sessions printanières de rafraîchissement des techniques routières qui permettent aux motocyclistes qui les utilisent, de circuler en toute sécurité.

Le CAPM a également demandé et obtenu que la FMQ soit reconnue comme l'experte québécoise en matière de sécurité motocycliste. Il est dommage que l'expertise et le savoir-faire qu'elle a développés ne soient pas mis à contribution dans les cours de conduite obligatoires menant à l'obtention d'un permis de conduire pour motocyclettes.

L'État exige-t-il assez de toutes les firmes qui aujourd'hui offrent des cours de conduite aux motocyclistes? Notre perception est que les cours actuellement offerts pour l'obtention du permis de conduire certifient l'aptitude des gens à opérer une moto, mais n'en font pas des conducteurs capables de réagir adéquatement quand des situations problématiques se présentent. Il est donc possible qu'on forme des victimes en devenir.

Une des plus importantes problématiques auxquelles fait face la FMQ à ce jour est sa capacité à rejoindre l'ensemble des motocyclistes québécois pour les faire bénéficier de son expertise en matière de conduite à moto. Contrairement aux motoncigistes et aux conducteurs de VTT qui sont quasi captifs de fédérations

qui leur fournissent des sentiers, la FMQ ne peut compter sur cet incitatif. S'il y avait un geste à poser pour améliorer l'éducation et la formation des motocyclistes, ce serait d'exposer tous les motocyclistes du Québec à l'expertise qu'offre la FMQ. Le seul organisme qui a cette capacité est la SAAQ qui rejoint tous les motocyclistes annuellement lors du renouvellement des droits d'immatriculations et d'assurance. Pourquoi n'agirait-elle pas comme agent d'incitation au regroupement des motocyclistes au sein d'associations afin de diminuer les risques d'accidents?

7.3 - Les contributions aux œuvres de charité

La vie associative a également permis de développer une autre facette du motocyclisme, c'est-à-dire son dévouement pour des causes sociales et humanitaires. Ce côté méconnu de la population fait apparaître les motocyclistes sous un jour nouveau. Les différentes levées de fonds, qui ont lieu annuellement, permettent de remettre à plusieurs organismes des dizaines de milliers de dollars, voir des centaines. Ces organismes devraient avoir recours à des subventions plus généreuses de l'État si cette aide ne leur parvenait pas. Si le grand public connaissait ce côté du motocyclisme, probablement qu'il s'en suivrait un certain vent de sympathie! Mais malheureusement, les motocyclistes font plutôt la manchette lorsqu'ils sont victimes d'accidents.

8 - L'économie

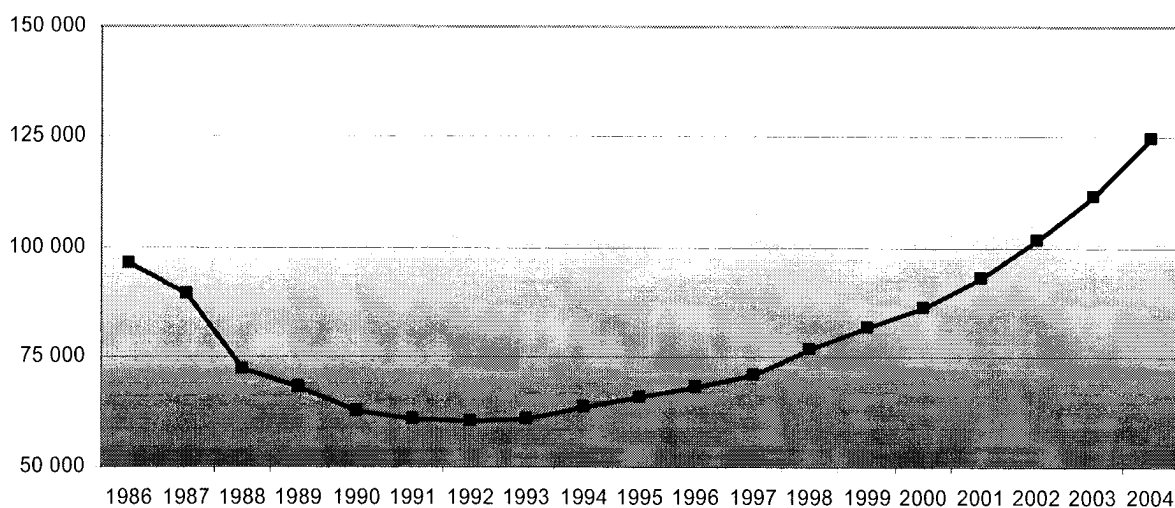
8.1 - En bref

«L'apport économique annuel de la moto se chiffrait à près d'un milliard de dollars en 2005 et l'État retire plus de \$ 200 millions par année en taxes et en impôts. Une hausse des droits d'assurance se traduirait par des pertes de plusieurs centaines de millions d'ici 2010 et particulièrement au niveau des revenus de l'État.»

8.2 - La réalité économique

Contrairement aux automobilistes, les différentes hausses de coûts ont des effets plus qu'importants sur le monde motocycliste. Au cours des années '80, la pression des coûts d'assurance exigés par les compagnies privées quant aux dommages matériels avait déjà fait chuter le nombre de motocyclistes. La hausse des droits d'assurance de 1988 a eu un effet dévastateur en réduisant le parc motocycliste de plus de 20 %. Cette chute s'est poursuivie jusqu'en 1993 et ce n'est qu'à l'aube de 2001 qu'on a vu le parc de motocyclettes immatriculées revenir au niveau de 1987. Cette masse de motos qui se retrouveraient sur le marché de l'utilisateur entraînerait, comme à la fin des années '80, une dépréciation majeure de la valeur marchande de toutes les motos et un impact majeur sur l'industrie.

Nombre de motos immatriculées de 1986 à 2004



À la lumière de ces chiffres, il est tout à fait normal que le monde motocycliste québécois se questionne quant à l'impact qu'une hausse des droits d'assurance pourrait avoir sur l'apport économique qu'elle

génère et sur les emplois qui en dépendent. Les organismes à but non lucratif auxquels les motocyclistes viennent souvent en aide en amassant des fonds durant leurs activités, seraient aussi perdants.

A l'aide des informations obtenues des rapports fournis par l'industrie et le marché québécois, nous avons produit, ci-dessous, les données démontrant les évaluations auxquelles nous en sommes arrivés. Elles sont ventilées pour présenter l'apport économique du motocyclisme québécois et les revenus qu'en retire l'État. En outre, nous vous présentons dans le même tableau notre vision économique d'ici 2010, quant aux deux scénarios qui pourraient vraisemblablement se produire. Le premier scénario, intitulé «croissance normale», prend comme hypothèse qu'aucune intervention tarifaire de l'État (incluant la SAAQ) ne viendra perturber la croissance économique. Quant au second, intitulé «croissance réduite», il tient compte d'une hausse appréhendée de tarification par la SAAQ et de son impact probable sur l'apport économique ainsi que les revenus de l'État. Voici le résultat de ces scénarios.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Croissance normale (en millions)							
Apport économique	854	992	1154	1345	1570	1835	2148
Industrie	620	714	823	951	1100	1273	1476
Tourisme	139	167	202	243	294	355	429
Impôts	111	125	143	162	185	212	243
Taxes	105	126	143	173	205	243	288
Impôts et Taxes	216	251	286	335	390	455	531
SAAQ	35	40	45	50	56	63	70
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Croissance réduite (en millions)							
Apport économique	854	992	1154	1161	1169	1176	1185
Industrie	620	714	823	826	829	831	834
Tourisme	139	167	202	206	211	216	222
Impôts	111	125	143	144	145	146	147
Taxes	105	126	143	148	149	150	152
Impôts et Taxes	216	251	286	292	294	296	299
SAAQ	35	40	45	42	40	38	36

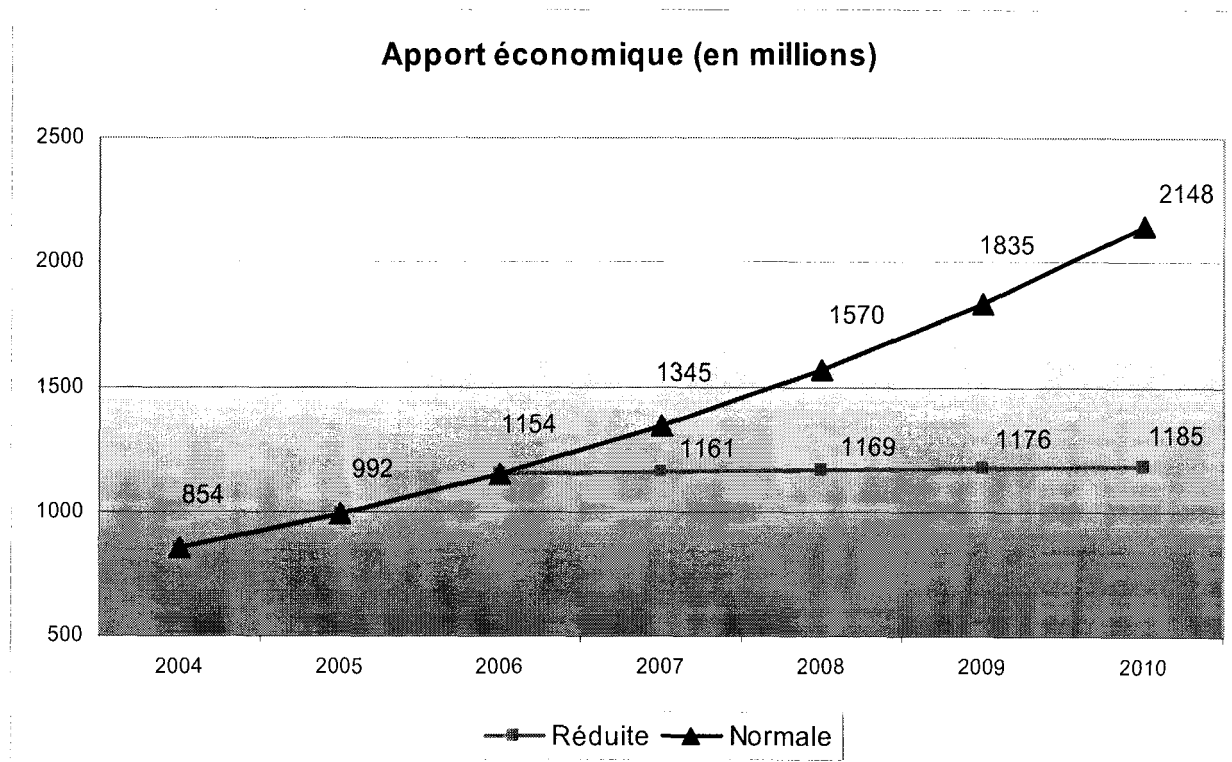
8.3 - Les pertes

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Apport économique (en millions)							
Pertes	0	0	0	184	401	659	963
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Impôts et Taxes (en millions)							
Pertes	0	0	0	43	96	159	232
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tourisme (en millions)							
Pertes	0	0	0	37	82	139	207
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Industrie (en millions)							
Pertes	0	0	0	43	96	159	232

Dans le tableau précédent, on peut observer les pertes engendrées par le scénario «croissance réduite» ayant comme hypothèse une hausse très conservatrice des droits d'immatriculation sur plusieurs années.

8.4 - L'apport économique en général

Dans notre évaluation à haut niveau, nous établissons l'impact économique annuel du motocyclisme en 2005 à tout près d'un milliard de dollars. Nous croyons que ces chiffres sont même très conservateurs, ne voulant pas gonfler indûment les retombées.



Cette évaluation aurait tout avantage à être poussée plus avant, car elle révèle des faits troublants. Évidemment une étude exhaustive ferait appel à des données que nous nous devons d'évaluer pour l'instant et qui exigerait une recherche plus approfondie avant d'en comprendre le sens et la portée. Il reste que de telles figures militent en faveur d'une étude économique, sociologique et démographique du motocyclisme au Québec. Notre intention est de faire en sorte que cette étude soit réalisée avec les organismes de l'État afin qu'elle soit complète, vraisemblable et utile à tous les intervenants. La tenue de la table de travail sur les interdictions et l'apport économique pourrait être une excellente occasion d'initier ce projet. Cependant, cette table ne pourra vraisemblablement pas se mettre en branle avant l'automne 2006, et plusieurs décisions risquent d'avoir été prises avant qu'une telle étude ne rende compte de ses résultats. C'est ce qui nous amenait à demander à Monsieur Charest dans nos lettres du 4 août et 6

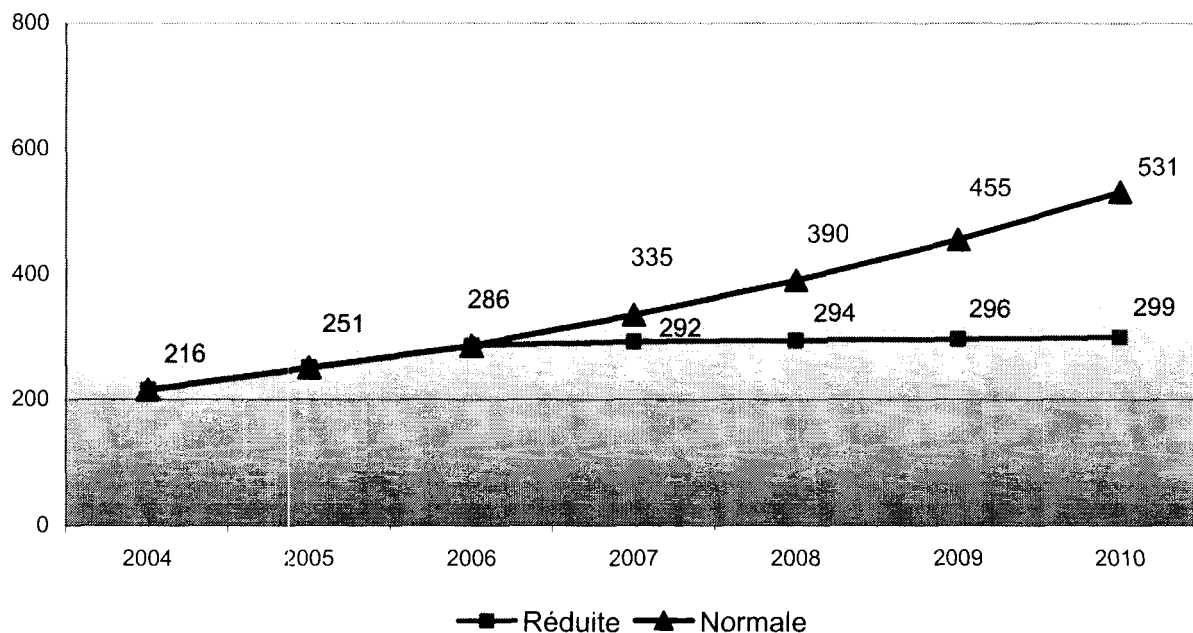
septembre 2005, et dont vous trouverez des copies à la section «23 - Annexe B – Lettres à Monsieur Jean Charest», un moratoire sur les hausses des droits d'assurance pour les motocyclistes.

8.5 - Les revenus de l'État

Les argumentations des motocyclistes sont que les hausses des droits d'immatriculation et d'assurance ont, sur ses adeptes, un impact différent de celui qu'on retrouve dans la majorité des autres usagers de la route. En se basant sur l'expérience passée, elles diminuent de façon substantielle le nombre de motocyclettes immatriculées et en matière d'impact économique, elles priveraient l'État d'entrées de taxes qui dépasseraient vraisemblablement les primes additionnelles perçues par la SAAQ. Une telle hausse aurait donc un impact à la baisse sur la vente de motocyclettes et de services connexes d'où un manque à gagner additionnel pour l'État en matière de revenus de taxes sur les produits et les services.

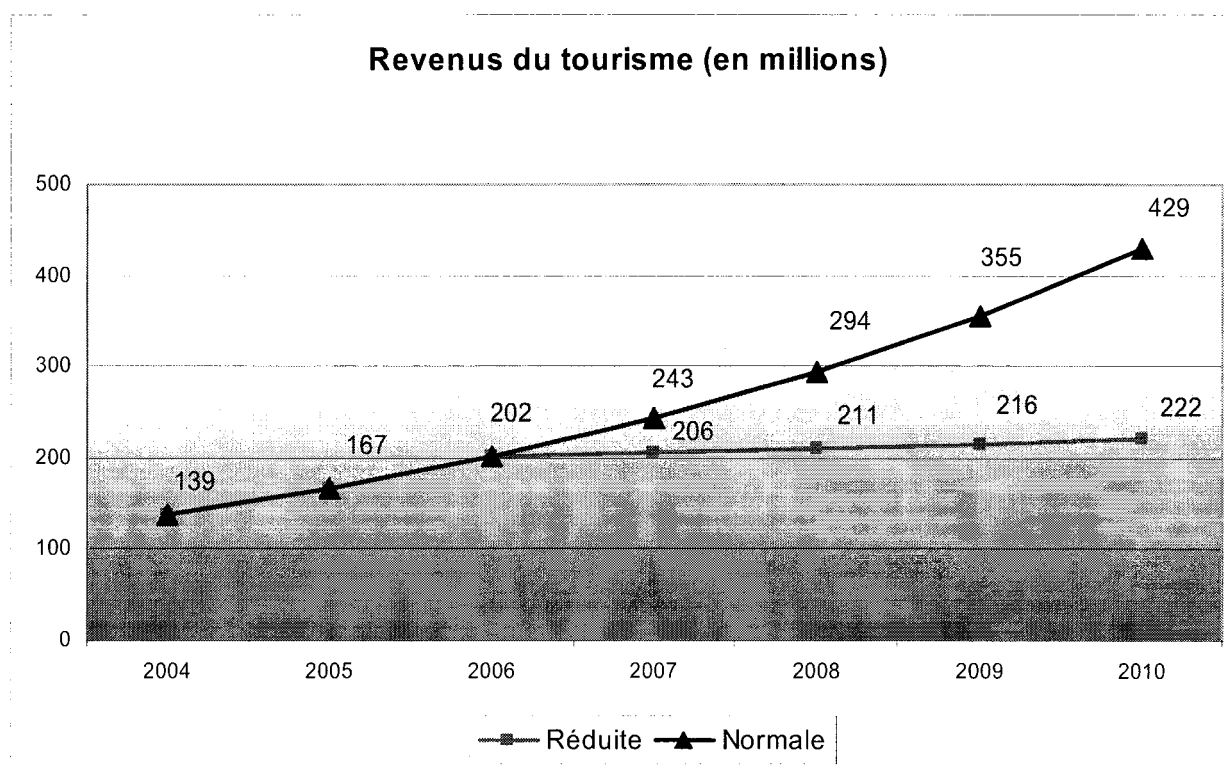
Rappelons que pour l'année 2005, nous évaluons que plus de \$250 millions ont été retournés dans les coffres de l'État sous forme de taxes et d'impôts aux particuliers ou aux entreprises. Ces chiffres devraient inciter l'État à évaluer adéquatement des décisions prises à la pièce.

**Revenus de l'État (en millions)
(excluant les revenus de la SAAQ)**



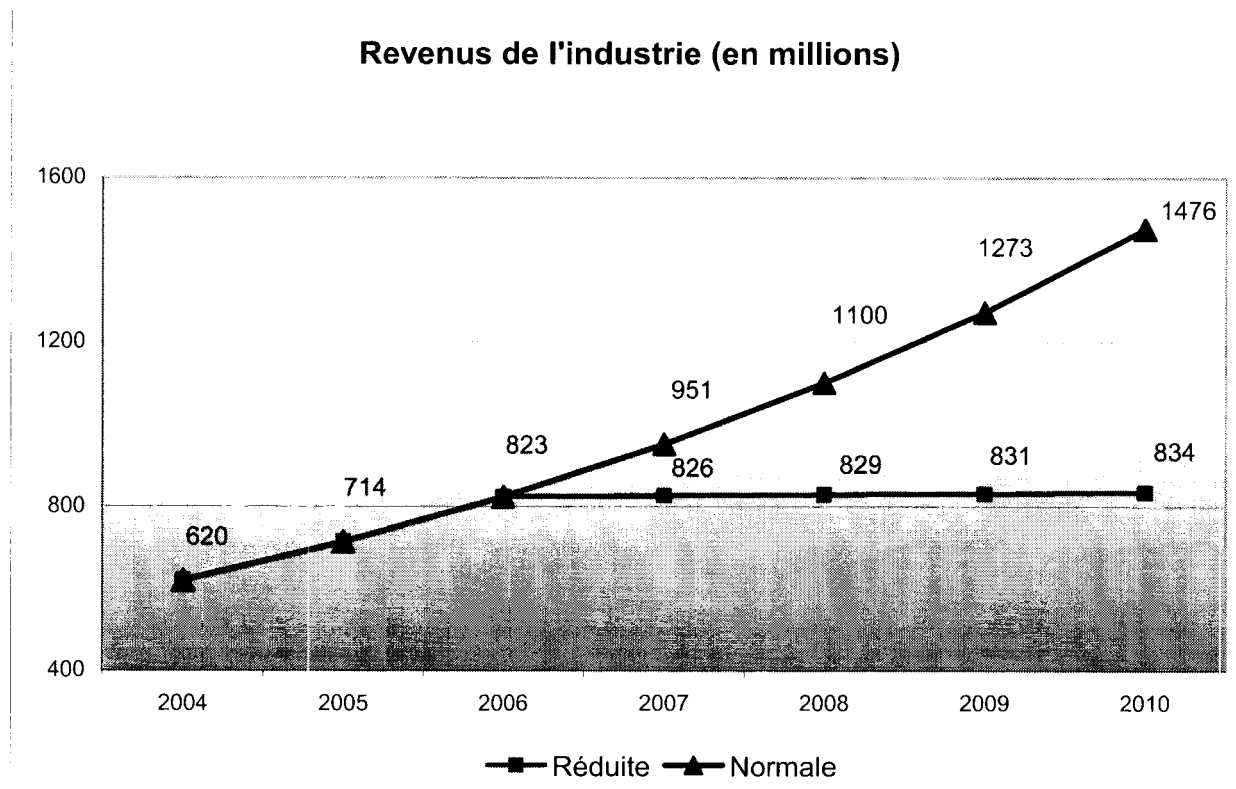
8.6 - L'impact sur le tourisme

Les motocyclistes constituent une part appréciable de la clientèle de plusieurs commerces durant la saison estivale et, dans bien des cas, leur restent fidèles lors des différentes activités qu'ils organisent durant la saison hivernale. Une hausse des droits d'assurance, si elle devait avoir le même impact qu'à la fin des années '80, affecterait les revenus de ces commerces en diminuant l'achalandage qui constitue une part importante de leur chiffre d'affaires. La figure suivante est très éloquente.



Ce faisant, il est assuré que les revenus de l'État, tant en termes de taxes à la consommation que d'impôts sur les particuliers et les entreprises (détaillants de motos, ateliers de réparations, ateliers de peinture et de placage, postes d'essence, assureurs, écoles de conduite, boutiques de vêtements, restaurants, hôtels, motels, auberges, gîtes, terrains de camping, magazines motocyclistes, vendeurs de remorques, etc.), s'en verraient diminués substantiellement.

8.7 - L'industrie

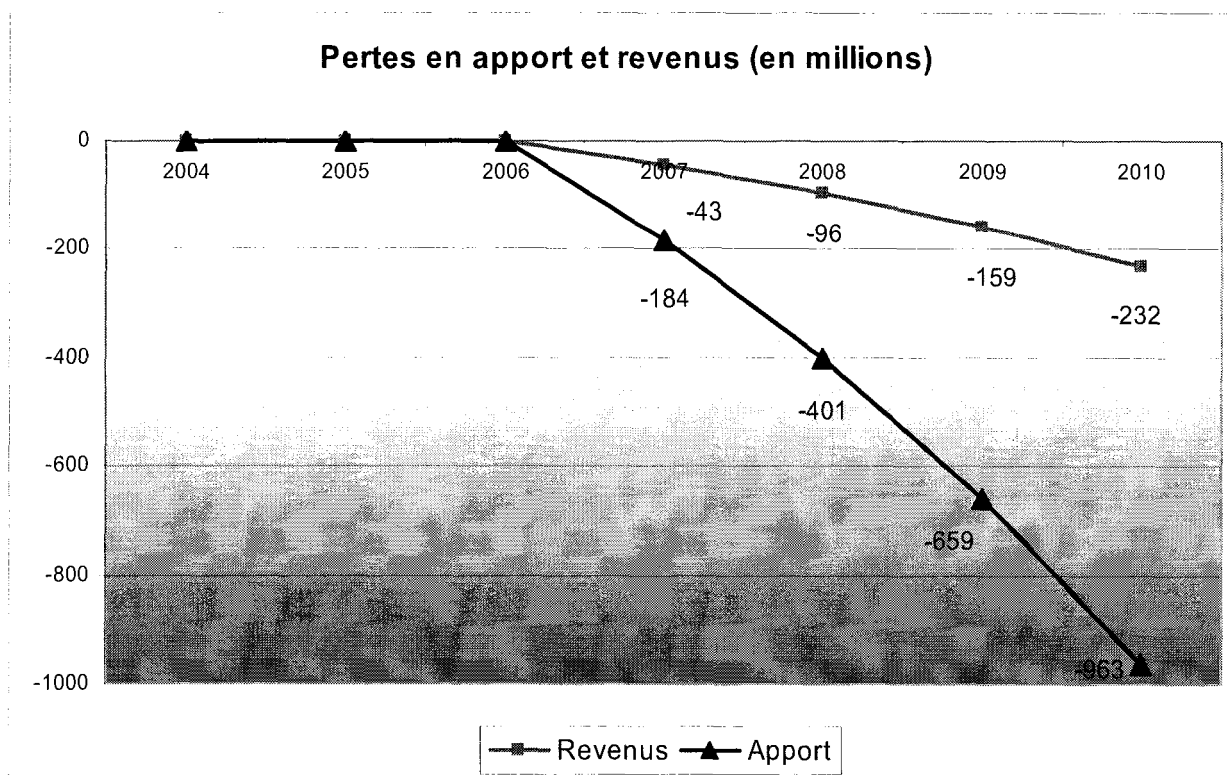


Le tableau précédent parle de lui-même. L'industrie devrait subir des diminutions importantes de revenus si une hausse des droits d'assurance devait se matérialiser. À ce chapitre, il y a plus que les revenus des fabricants et des marchands qui seraient touchés. On parle ici de l'impact qu'une telle baisse de revenus aurait sur les emplois directs mais également indirects en périphérie de l'industrie. Nous ne mentionnons même pas les impacts sur l'État en termes de support qu'elle pourrait avoir à donner à certains travailleurs en recherche d'emploi ou en support à travers l'assurance emploi.

Cette situation désavantageuse pourrait également se traduire dans une réduction importante des immobilisations de la part de l'industrie, ayant du même coup des impacts sur les emplois dans la construction et les entreprises de service. En 2004, l'industrie a investi plus de \$18 millions en immobilisation.

8.8 - La vision globale des pertes

S'il y avait une hausse significative des droits d'assurance en 2007 et les années suivantes, nous pourrions craindre les mêmes répercussions sur le monde motocycliste que nous avons connu en 1988. Nous pourrions assister à une réduction de l'apport économique de près de 1 milliard de dollars en 2010, alors que l'État toucherait plus de \$ 230 millions de moins.



Cet impact provient essentiellement de la dynamique économique du motocyclisme qui fait que les revenus de l'État qui en résultent sont l'effet de plusieurs paramètres qui ne peuvent être pris isolément. Il y a des similitudes avec le principe des vases communicant dans le fait que lorsqu'il y a une hausse des coûts dans un domaine, il y a quasi inévitablement une baisse de revenus dans un autre domaine. Cette dynamique prêche en faveur d'un examen multidimensionnel du motocyclisme afin qu'une décision en rapport avec la situation financière de la SAAQ ne se traduise par des revenus globalement moins importants pour l'État.

9 - La réalité hors du Québec

9.1 - En bref

«La société québécoise ne considère pas la moto comme ayant un apport social positif. À ce titre, les autorités risquent de nuire considérablement à l'éclosion d'un moyen de transport qui sera vraisemblablement mieux reconnu d'ici quelques années, comme il l'est ailleurs.»

9.2 - Le statut du motocycliste

Tel que décrit dans la section «5 - Le motocycliste», le statut dont bénéficie le motocycliste québécois ne fait sûrement pas l'envie de ses confrères et consocurs de l'Europe ou des États-Unis. En effet, la moto est encore considérée par la population et l'État comme un loisir. On peut même entendre certaines remarques du genre : «S'ils ont assez d'argent pour se payer une moto, ils en ont assez pour payer des droits d'assurance plus dispendieux». Ce type de remarque est un exemple d'un manque de connaissance du motocyclisme québécois et de ceux qui le composent.

La moto n'est pas reconnue au Québec comme un apport positif à la société. A ce chapitre, la mentalité québécoise en regard du motocyclisme est en retard d'au moins 20 ans sur l'Europe, les États-Unis et même certaines provinces canadiennes. Pas surprenant que les lois et les règlements québécois soient plus répressifs que progressistes. A quand, ici les avantages dont bénéficient déjà les motocyclistes lorsqu'ils sortent du Québec?

Ces avantages ont tous le bénéfice de promouvoir l'utilisation de la moto et le désengorgement des milieux urbains. La moto demeure un véhicule qui s'inscrit bien dans les valeurs contemporaines. Elle utilise peu de carburant, est peu encombrante sur la route ou dans les stationnements et, avec les nouveaux modèles, réduit de façon appréciable les gaz à effet de serre.

10 - L'avenir

10.1 - En bref

«Les autorités n'octroient pas à la moto les avantages dont elle bénéficie dans les autres pays et, de ce fait, négligent la moto comme solution aux engorgement urbains, à la réduction de l'utilisation des énergies non renouvelables et à la diminution de la pollution.»

10.2 - La réduction du flot de circulation

Pourquoi ne pas permettre aux motos d'utiliser les voies réservées au covoiturage, aux autobus et aux taxis? Cette pratique est en force chez nos voisins américains, entre autres dans les états de la côte ouest, et ne coûte pas un sou.

Plusieurs pays européens permettent aux motos, à condition de respecter certaines règles de sécurité, de circuler sur l'accotement ou entre les véhicules lorsqu'il y a une congestion importante pendant l'heure de pointe.

La promotion de la moto comme moyen de transport est même une question pécuniaire dans certaines villes ou pays. En effet, certaines villes qui ont mis en force des taxes pour l'accès des automobiles aux régions urbaines, ont exempté les motos afin d'en promouvoir l'utilisation. Par exemple, le centre-ville de Londres où les autos doivent payer un droit pour circuler et où les motocyclistes sont exemptés. Également dans plusieurs villes européennes importantes où, lors des journées de smog, alors que les autos avec les plaques impaires circulent une journée et les paires l'autre (Amsterdam, entre autres), les motos n'ont aucune restriction.

10.3 - Les espaces de stationnement

Certaines villes, telles que Toronto, offrent déjà le stationnement gratuit aux motocyclistes. Cette ville permet également à plusieurs motos de stationner dans un seul emplacement de parcomètre, optimisant ainsi le stationnement. Cette pratique est progressiste et s'inscrit encore dans la foulée du désengorgement urbain. Des centres commerciaux ou des commerces ont déjà des aires réservées aux motos, comme à Lévis par exemple. Qu'attendent les divers paliers gouvernementaux du Québec pour emboîter le pas? Le SPAQ qui selon nos informations administre plusieurs terrains de stationnement des édifices gouvernementaux ne favorise en rien le stationnement des motocyclettes. Non seulement, il ne le facilite pas, mais il a en plus pris des dispositions au cours de la dernière année qui, monétairement, réduit l'accès à ces terrains de stationnement.

10.4 - La diminution de la pollution

Les motos, et particulièrement les modèles les plus récents, émettent très peu de gaz à effet de serre. Son utilisation s'inscrit donc dans les moyens que nos sociétés recherchent afin de réduire l'émission de ces gaz nocifs.

11 - Les discriminations

11.1 - En bref

«Les problématiques auxquelles fait face le motocyclisme québécois ne sont pas de nature à favoriser son éclosion au sein de la société québécoise. La coopération entre les autorités et les utilisateurs est la seule voie qui permettra de trouver des solutions viables.»

11.2 - L'homologation

Selon la définition qu'en avait donné Simon Milward (de la FEMA) lors du congrès de l'International Coalition of Motorcyclists, c'est l'interdiction totale ou partielle de modifier, personnaliser ou d'équiper et même d'entretenir soi-même la moto. Ce qui est vécu actuellement est l'impossibilité pour les motocyclistes et les autorités d'identifier et de mettre en force des règlements qui soient faciles d'application pour chacune des parties. D'une part, le monde motocycliste a généralement été absent de la création de la réglementation qu'il doit observer et, d'autre part, le vide laissé entre l'autorité qui crée le règlement et celui qui doit voir à son application est selon nous le nœud de tout le problème. Notre crainte est que si cette situation n'est pas corrigée rapidement, elle ouvrira la porte à l'homologation des composantes de la motocyclette et aura ainsi un effet désastreux sur les consommateurs que sont les motocyclistes en réduisant l'offre des pièces de remplacement sur le marché et en causant préjudice aux motocyclistes en regard du coût d'achat de ces dernières par une réduction de la compétition. Cette situation ne pourra qu'avoir un effet régressif sur l'utilisation de la moto, qui tel que mentionné dans la section «9 - La réalité hors du Québec», devrait être identifiée comme une solution à des problèmes contemporains. Le système d'échappement est probablement la composante la plus en litige dans ce débat. La présente table de travail interministérielle se penche actuellement sur des solutions potentielles à ce problème. C'est un bel exemple de la collaboration entre les autorités et les utilisateurs.

11.3 - Les interdictions

Pour la grande majorité de la population, le droit de circuler sur les voies publiques ne fait aucun doute. Mais certains élus ou policiers aiment bien nous répéter que c'est un privilège afin de nous rappeler le rapport hiérarchique entre les motocyclistes et eux. Nous ne voulons cependant pas entrer dans une discussion sur un droit versus un privilège dans le présent mémoire. En outre, ce genre de discussion, car elle nous apparaît relever surtout de la sémantique, n'offre pas nécessairement de pistes de solution. Tout utilisateur des voies publiques est conscient qu'il y a certaines restrictions en regard de la propriété privée, de zones restreintes pour cause de dangers particuliers, pour protéger un secteur historique et quelques autres rares exceptions. Dans tous ces cas, la circulation est interdite à tous véhicules à l'exception de quelques-uns pour des motifs particuliers. Il y a également restrictions de certaines zones pour les poids

lourds et les véhicules de livraison qui, dans la majorité des cas, circulent à des fins strictement commerciales dans des zones résidentielles.

En aucun moment, on n'imagine qu'un chemin public sera interdit à la circulation, surtout lorsqu'il s'agit d'un véhicule qualifié de «promenade». Alors pourquoi la moto subit-elle un sort particulier, bien qu'elle soit dans la même catégorie que l'automobile? Pourquoi la plupart des automobilistes auxquels nous avons posé des questions, sont-ils surpris que les motocyclistes ne puissent avoir les mêmes droits qu'eux? Tel qu'indiqué dans la section «5 - Le motocycliste», ces interdictions qui s'apparentent à une forme de discrimination, ne sont pas de nature à favoriser l'éclosion de la moto comme moyen de transport.

Il faut donc qu'il y ait concertation sur les moyens à prendre pour empêcher les fauteurs de troubles et ainsi permettre aux motocyclistes de profiter à part entière de toutes les voies publiques qui sillonnent le Québec.

12 - L'accidentologie

12.1 - En bref

«Les rapports Hurt (États-Unis) et MAIDS (Europe) concluent tous les deux, à 20 ans d'intervalle, que les motocyclistes sont plus souvent victimes que fautifs lors d'accidents. Ils indiquent également que la formation et l'éducation des motocyclistes et des automobilistes sont des éléments essentiels pour éviter les accidents. En outre, ils mentionnent que la vitesse de collision est relativement basse lors d'accidents à moto, indiquant que la vitesse n'en est vraisemblablement pas le facteur prédominant.»

12.2 - Le rapport Hurt

Dans son mémoire déposé à la table de concertation en novembre 1999, le CAPM soulevait le fait suivant : « La Fédération moto-tourisme du Québec (FMTQ aujourd'hui connue comme la FMQ), avec d'autres groupes motocyclistes, avaient alors exposé les conclusions du rapport Hurt. Cette étude américaine, la plus exhaustive jamais faite en matière d'accidents de motos à cette époque, concluait que, dans les collisions impliquant une moto et un autre véhicule, la faute était attribuable au conducteur de l'autre véhicule dans 65 % des cas. Une tarification qui ne tiendrait pas compte de cette réalité et qui serait basée essentiellement en fonction des coûts, étant donné la vulnérabilité des motocyclistes, serait automatiquement vouée à une iniquité importante». Cette étude, quoiqu'elle date de plusieurs années, n'a jamais pu être démentie par un document plus récent et de ce fait, doit demeurer une référence. Non seulement il n'a pas été démenti, mais le rapport MAIDS, que nous couvrirons plus loin dans ce mémoire, est arrivé aux mêmes résultats ou presque. En conséquence, les conclusions qu'on en tirait en regard de la problématique de la tarification envisagée sont encore d'actualité. Voici quelques-unes des conclusions dont nous avons fait la traduction française pour le bénéfice du lecteur. Nous verrons que plusieurs concordent tout à fait avec celles que nous avançons et soutenons depuis des années. Nous avons également indiqué entre parenthèses à la fin de chaque conclusion, la solution dont nous proposons la mise en place et qui seront reprises en détail dans la section «18 - Les solutions».

- Approximativement 75% des accidents de motos se produisent avec un autre véhicule, qui la plupart du temps est une automobile. **(compiler l'accident au dossier du fautif)**
- Lors d'un accident où le motocycliste est le seul impliqué, l'erreur du conducteur de la moto est présente comme facteur déterminant dans 66% des cas, avec des erreurs typiques telles qu'une glissade et une chute occasionnées par un excès de freinage ou une manœuvre trop large dans une courbe causée par un excès de vitesse ou à un mauvais angle d'approche. **(éducation et formation)**

- Dans les accidents à plusieurs véhicules, le conducteur de l'autre véhicule a violé le droit de passage du motocycliste et causé l'accident dans 66% des cas. **(compiler l'accident au dossier du fautif et inclure un volet moto à tous les cours de conduite pour automobiliste)**
- La faute du conducteur de l'automobile à détecter et reconnaître le motocycliste dans la circulation est prédominante dans la cause des accidents de motos. Le conducteur de l'autre véhicule impliqué dans l'accident avec la moto n'a pas vu la moto avant l'accident jusqu'à ce qu'il soit trop tard pour éviter la collision. **(inclure un volet moto à tous les cours de conduite pour automobiliste)**
- La vitesse moyenne avant la collision était de 29.8 m/h (48.0 km/h), la vitesse moyenne de la collision était de 21.5 m/h (34.6 km/h) et la vitesse de collision une fois sur mille était de 86 m/h (138 km/h). **(Note du CAPM : Cette donnée démontre que la vitesse n'est pas un facteur prépondérant dans les accidents)**
- Les motocyclistes âgés entre 16 et 24 ans sont surreprésentés significativement dans les accidents, alors que les motocyclistes âgés entre 30 et 50 ans sont sous représentés de façon importante. Même si la majorité des accidents impliquaient des conducteurs de moto masculins (96%), les femmes motocyclistes étaient significativement surreprésentées dans les accidents. **(Note du CAPM : Cette conclusion datant du début des années '80, elle ne peut être utilisée aujourd'hui compte tenu du changement important survenu en matière d'âge et de sexe dans le monde motocycliste. Il faut également noter que les jeunes sont aussi surreprésentés dans les accidents d'autos et autres véhicules. Ce n'est donc pas une caractéristique qui est propre au monde de la moto.)**
- Les conducteurs de motos ayant eu récemment des constats d'infraction et des accidents sont surreprésentés. **(tarification pour le conducteur et non le véhicule)**
- Les conducteurs de motos impliqués dans des accidents sont essentiellement sans formation, 92% ont appris par eux-mêmes ou avec l'aide d'un membre de la famille ou d'un ami. L'expérience des formateurs des conducteurs de motos aide à réduire l'implication dans les accidents et à un lien avec la réduction des blessures dans l'éventualité d'un accident. **(éducation et formation)**
- Dans plus de la moitié des accidents impliquant un conducteur de motos, ce dernier avait moins de 5 mois d'expérience sur la moto accidentée, même si l'expérience de conduite sur la route était de presque 3 ans. **(éducation et formation)**
- Les conducteurs de motos dans ces accidents démontraient un problème significatif d'incapacité à éviter l'accident. La plupart des motocyclistes utilisaient trop le freinage et glissaient sur la roue arrière. Ils sous-utilisaient grandement le frein avant réduisant ainsi la décélération afin d'éviter la collision. La capacité de contrebraquer et de s'écarter était essentiellement absente. **(éducation et formation)**

12.3 - Le rapport MAIDS

Le rapport européen MAIDS qui date de moins de deux ans, a refait sur une plus grande échelle et avec une diversité accrue, les mêmes évaluations que le rapport Hurt. Étrangement, presque 20 ans plus tard, il arrive aux mêmes conclusions quant à l'attribution de la faute lors d'une collision impliquant une moto et un autre véhicule. Voici quelques-unes des conclusions dont nous avons fait la traduction française pour le bénéfice du lecteur, accompagnées des solutions dont nous proposons la mise en place et qui seront reprises en détail dans la section «18 - Les solutions».

- La vitesse de déplacement et d'impact de toutes les catégories de motos était relativement basse, la plupart du temps sous les 50 km/h. Dans plus de 70% des cas, la vitesse d'impact de la moto était sous 50 km/h. **(Note du CAPM : Cette donnée démontre que la vitesse n'est pas un facteur prépondérant dans les accidents)**
- Les facteurs principaux les plus fréquents ont été attribués au motocycliste dans 37.1% des cas et au conducteur d'un autre véhicule dans 50.4% des cas. **(compiler l'accident au dossier du fautif)**
- Dans 36.6% de l'ensemble des cas, le facteur principal a été une erreur de perception de la part du conducteur d'un autre véhicule. **(inclure un volet moto à tous les cours de conduite pour automobiliste)**
- Dans quelques situations, l'erreur humaine qui s'est produite exigeait une aptitude au-delà de celles possédées par des conducteurs typiques. C'est souvent attribuable aux circonstances extrêmes de certains accidents, incluant un laps de temps disponible insuffisant afin de compléter la manœuvre d'évitement. **(éducation et formation)**
- Les conducteurs de motos entre 41 et 55 ans étaient sous représentés, suggérant qu'ils ont moins de risques d'être impliqués dans un accident comparativement aux autres catégories d'âge. En comparaison, les conducteurs de 18 à 25 ans sont surreprésentés dans les accidents. **(éducation et formation)**
- Dans la moitié des cas, le facteur déterminant qui a contribué à l'accident était une erreur humaine de la part du conducteur de l'automobile. **(compiler l'accident au dossier du fautif)**
- Les conducteurs d'automobiles ayant un permis de conduire pour motos semblent être moins susceptibles de commettre une erreur de perception, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas vu la moto ou son conducteur, que ceux n'ayant pas de permis de conduire pour motos. **(inclure un volet moto à tous les cours de conduite pour automobiliste)**

- Parmi les principales causes d'accidents, plus de 70% des conducteurs d'autres véhicules ayant commis une erreur humaine n'ont pas détecté la présence de la moto. **(inclure un volet moto à tous les cours de conduite pour automobiliste)**
- La chaussée et les autres véhicules sont les éléments de collision le plus fréquemment rapportés. Dans 60% des accidents, l'élément de collision était un autre véhicule. **(compiler l'accident au dossier du fautif et inclure un volet moto à tous les cours de conduite pour automobiliste)**

12.4 - Les préoccupations

Si les véhicules automobiles sont impliqués dans les accidents de motos dans plus de la moitié des cas, et que souvent la collision est attribuable à un problème de perception de la moto, que penser de l'usage du cellulaire au volant, qui n'est certes pas de nature à améliorer la concentration du conducteur de l'automobile envers les motocyclistes.

Dans une récente étude américaine, il a été identifié que les véhicules sport utilitaires sont surreprésentés dans les collisions avec les motos. La configuration de ce véhicule, soit ses angles morts et sa hauteur, le rendrait plus dangereux pour les motocyclistes. En outre, les blessures, quand il n'y a pas décès, seraient beaucoup plus sérieuses car le motocycliste heurte de plein fouet le véhicule plutôt que de passer par-dessus.

12.5 - La situation québécoise

Depuis 1999 le CAPM réclame une étude québécoise sur les accidents de motos. À cause de l'importance de l'enjeu et des sommes d'argent impliquées, nous croyons qu'il est grand temps que la SAAQ attaque avec rigueur le dossier de la moto. Comment se fait-il qu'elle n'ait pas senti le besoin une seule fois, en bientôt trente ans, de commander une étude sur la catégorie de véhicules qui semble lui donner le plus de fil à retordre? Nous ne parlons pas ici de quelques relations statistiques sur des valeurs marginales, mais bien d'une série d'enquêtes approfondies visant à déterminer les causes réelles d'accidents et de permettre ainsi de s'attaquer aux vrais problèmes.

Nous pensons ici à une étude qualitative dont la collecte de données se ferait par une équipe de spécialistes d'expertises diverses et appropriées. Une étude qui pourrait ressembler à ce qui s'est fait aux États-Unis et en Europe ou encore être faite en collaboration avec une autre organisation reconnue. À ce jour, nous attendons toujours.

12.6 - La disponibilité des rapports

12.6.1 - Le rapport Hurt

Nous avons pensé que les lecteurs du présent mémoire pourraient vouloir prendre connaissance plus en profondeur des deux rapports auxquels nous référons.

Le rapport Hurt n'est malheureusement plus disponible sur l'Internet. La seule référence sur l'Internet est le sommaire que vous retrouverez à la section «23 - Annexe C – Sommaire du rapport Hurt» du présent mémoire.

Le rapport final contient plusieurs centaines de pages. Si vous désiriez avoir accès au document dans son ensemble, voici l'information pour l'obtenir:

- Motorcycle Accident Cause Factors and Identification of Countermeasures, Volume 1: Technical Report, Hurt, H.H., Ouellet, J.V. and Thom, D.R., Traffic Safety Center, University of Southern California, Los Angeles, California 90007, Contract No. DOT HS-5-01160, January 1981 (Final Report).

Il peut être obtenu de l'organisme suivant :

- The National Technical Information Service, Springfield, Virginia 22161. "Motorcycle Accident Cause Factors and Identification of Countermeasures".

12.6.2 - Le rapport MAIDS

Ce rapport, qui est beaucoup plus récent, peut être obtenu directement sur l'Internet. Voici le lien permettant d'y accéder :

<http://maids.accmbike.org/>

Le site est en anglais et il faut s'inscrire pour pouvoir télécharger le document intégral en français (dans la section Support/FAQ). Un résumé de ce rapport est également disponible à l'adresse suivante :

<http://www.accmbike.org/html/docs/ACEM%20publications/maidsfolderfr.pdf>

13 - La vitesse

13.1 - En bref

«Les données recueillies sur les lieux d'accidents n'ont pas la rigueur nécessaire à une analyse réaliste de la situation et le mythe de la vitesse excessive continu à être alimenté par une fausse perception de la réalité motocycliste. Si la faute doit être attribuée à quelqu'un, c'est au conducteur et non au type ou à la catégorie de véhicules qu'il conduit.»

13.2 - Les rapports d'accidents

Lorsqu'on tente d'identifier les causes d'un problème, la rigueur des données en main pour analyser la situation et en trouver les éléments déclencheurs est d'une importance primordiale. Il nous apparaît donc raisonnable de croire que, si l'État pointe la vitesse comme une cause majeure des accidents de motos, il possède toutes les données qui supportent cette assertion.

La rigueur des données que possèdent les divers intervenants lors de collision, avec un autre véhicule ou seul, impliquant un motocycliste est primordiale. En effet, lors d'une rencontre avec le rédacteur en chef de la revue du Bureau du coroner, il nous a été donné de constater que les constats d'accidents complétés par les policiers n'offrent probablement pas suffisamment de ventilation dans les causes de la collision pour identifier correctement la source exacte. Il est raisonnable de croire que la cause «vitesse» est celle qui est utilisée, lorsque les autres causes ne semblent pas correspondre à l'événement. Souvent seule l'investigation après coup du coroner permet de déterminer plus précisément les causes de l'accident. On peut donc imaginer que la vitesse soit indiquée comme cause probable pour la majorité des accidents où il y a des blessés sans décès. On tire donc des conclusions sans qu'aucun rapport plus rigoureux ne puisse vérifier la véracité de la situation.

Mentionnons l'exemple suivant d'une situation qui a été interprétée comme un problème de vitesse et qui aurait dû être attribuée au manque d'éducation et de formation du conducteur. Quatre motocyclistes roulant à la même vitesse, soit la limite légale, négocient une courbe l'un derrière l'autre. Les deux premiers n'ont aucun problème, le troisième ne réussit pas à prendre la courbe et sort de la route et le quatrième négocie correctement la courbe. Le rapport de police indique la vitesse comme cause de l'accident. Pourquoi indiquer la vitesse si trois des motocyclistes sur quatre n'ont pas eu de problèmes? S'il y a une cause à ce problème, c'est soit l'inattention, l'inexpérience ou le manque de formation. Dans ce dernier cas, on pourrait supposer que même si le motocycliste roulait à la limite légale, il n'avait peut-être pas l'habileté nécessaire pour négocier cette courbe à une telle vitesse. Il reste que l'accident a été comptabilisé sous le chapitre de la vitesse.

À la lumière des informations connues à ce jour, la SAAQ ne posséderait pas les statistiques permettant de connaître les situations d'accidents où la faute est attribuable au conducteur de l'autre véhicule. Cette lacune nous apparaît comme très importante compte tenu qu'elle est capitale dans la recherche de l'équité envers les motocyclistes. À notre connaissance, il en va de même pour les statistiques sur les causes réelles des accidents impliquant des motocyclistes.

Le peu d'informations dans les rapports d'accidents serait-il attribuable au fait que nous sommes sous un régime «sans égard à la faute»? Si c'est le cas, il faudra peut-être s'accorder une période d'un ou deux ans afin d'obtenir plus de détails sur les accidents impliquant une moto et ainsi à réaliser une étude d'accidentologie.

Il faudrait donc s'assurer que les données recueillies soient rigoureuses avant de s'en servir pour en tirer des conclusions.

13.3 - La fausse perception

Lorsqu'on parle de la moto avec la population en général ou les autorités, il y a un élément qui refait surface à tous coups et c'est la vitesse. Que ce soit à tort ou à raison, on attribue à la moto la notion de vitesse excessive. Une auto filant à 140 km/h est un peu rapide, mais lorsqu'il s'agit d'une moto qui file à 140 km/h, on parle alors de vitesse excessive.

Dans la section «5 - Le motocycliste», nous avons soulevé de ce qu'on appelle la réaction humaine à ce qui est différent de nous. Lorsque nous faisons partie d'un groupe, comme les automobilistes, nos valeurs et nos comportements sont influencés par la masse à laquelle nous appartenons. Ce principe s'applique à plusieurs situations dans la vie. Dès que nous observons un comportement auquel nous ne sommes pas habitués et que nous ne connaissons pas, il y a une réaction qui déstabilise notre jugement par rapport à cette situation. Nous sommes perturbés par rapport à ce qui nous est inconnu. Il en est donc de même lorsqu'un non motocycliste observe certaines manoeuvres effectuées par un motocycliste. Pour le motocycliste, elles sont tout à fait à l'intérieur des balises de sécurité, mais pour le non initié, il perçoit une notion de danger liée à l'inconnu de la situation. Et nous ne parlons pas ici des manoeuvres dangereuses effectuées par quelques motocyclistes qui malheureusement projettent une très mauvaise image du motocyclisme et dont les retombées négatives rejaillissent sur tous ses adeptes.

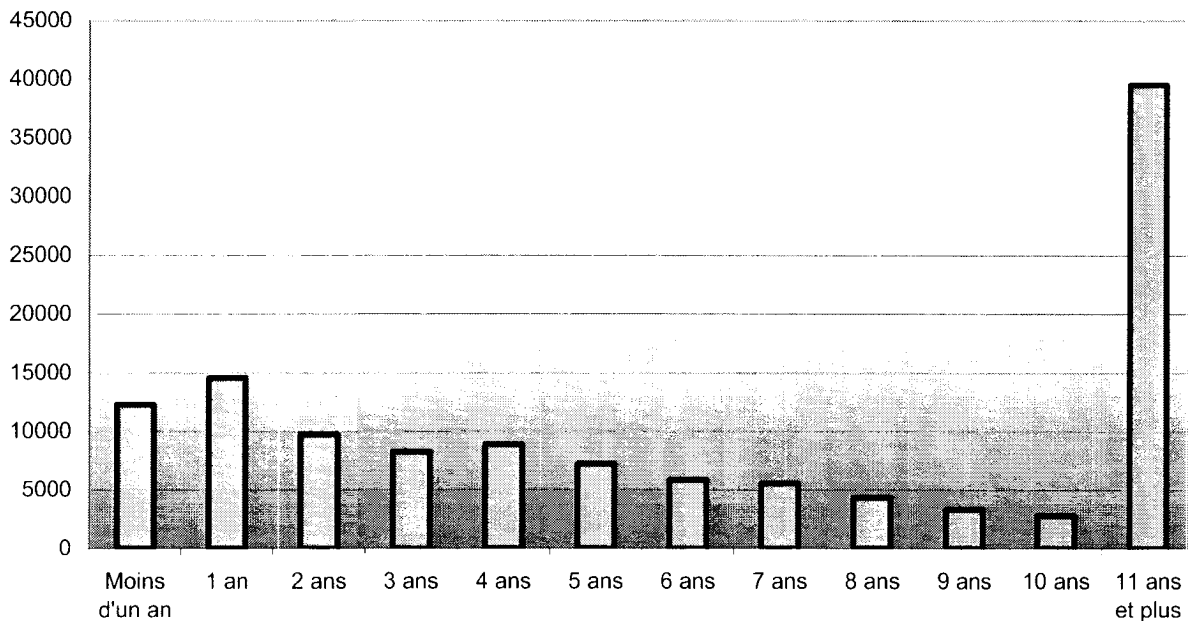
13.4 - Le conducteur et non le véhicule

En résumé, il serait hasardeux de classer la vitesse comme un des facteurs majeurs d'accidents au Québec. Les rapports Hurt et MAIDS démontrent bien que les vitesses de collision sont relativement basses. Nous ne prétendront pas qu'aucune collision n'est attribuable à la vitesse, mais nous croyons qu'il serait inéquitable de taxer les motocyclistes dans l'ensemble pour un comportement qui s'adresse à quelques-uns d'entre eux. En catégorisant les véhicules, l'État fait une entorse importante au régime «sans égard à la

faute», car elle impute la faute au groupe présumé fautif. Le lecteur retrouvera notre réflexion sur le régime «sans égard à la faute» à la section «16 - Le régime «sans égard à la faute»». Si l'État persiste dans sa volonté de catégoriser les véhicules, et nous ne supportons pas cette approche, alors qu'il soit cohérent avec sa volonté de réduire les accidents et impute la faute de la bonne façon. C'est le conducteur qui doit être pénalisé et non le véhicule qu'il conduit. Qu'attendons-nous pour sortir des sentiers battus afin d'identifier le vrai problème, c'est-à-dire le conducteur fautif? Nous n'affirmons pas qu'il est facile d'implanter une approche visant le conducteur fautif plutôt que le véhicule, mais nous croyons que l'équité envers les autres conducteurs mérite qu'on fasse les efforts pour y arriver.

Tenter de surtaxer un groupe de conducteurs ou un type de véhicule ne garantit pas que ce sont les conducteurs à risque qui abandonneront la pratique de la moto. Selon nous, suite à une hausse de tarification, l'écart se creuserait entre les contributions et les indemnités, car les conducteurs à faible risque pourraient abandonner la moto, donc diminueraient les entrées d'argent à la SAAQ, pendant que les indemnités, elles, demeureraient presque inchangées.

Age des véhicules en 2004



Notre affirmation repose sur l'âge des véhicules et leur propriétaire. Lorsque nous examinons les statistiques produites par la SAAQ quant à l'âge des véhicules, nous observons que deux blocs se détachent des autres et regroupent entre 60 000 et 80 000 motos selon les années.

Le premier bloc est constitué des véhicules de 2 ans et moins, donc de motocyclistes qui commencent l'utilisation de la moto ou qui viennent d'acquérir un nouveau modèle. Ces motocyclistes ont donc la

capacité financière d'acquérir un nouveau véhicule et seraient probablement peu affectés par une hausse éventuelle des droits d'assurance. En outre, il est raisonnable de croire que c'est ce groupe qui possède les véhicules les plus performants, puisqu'ils sont neufs et à la fine pointe de la technologie. En nous référant aux conclusions des rapports Hurt et MAIDS, nous constatons qu'ils constituent également la population de motocyclistes qui représente un risque élevé. Nous vous rappelons la conclusion en question :

- Dans plus de la moitié des accidents impliquant un conducteur de motos, ce dernier avait moins de 5 mois d'expérience sur la moto accidentée, même si l'expérience de conduite sur la route était de presque 3 ans. (Hurt)

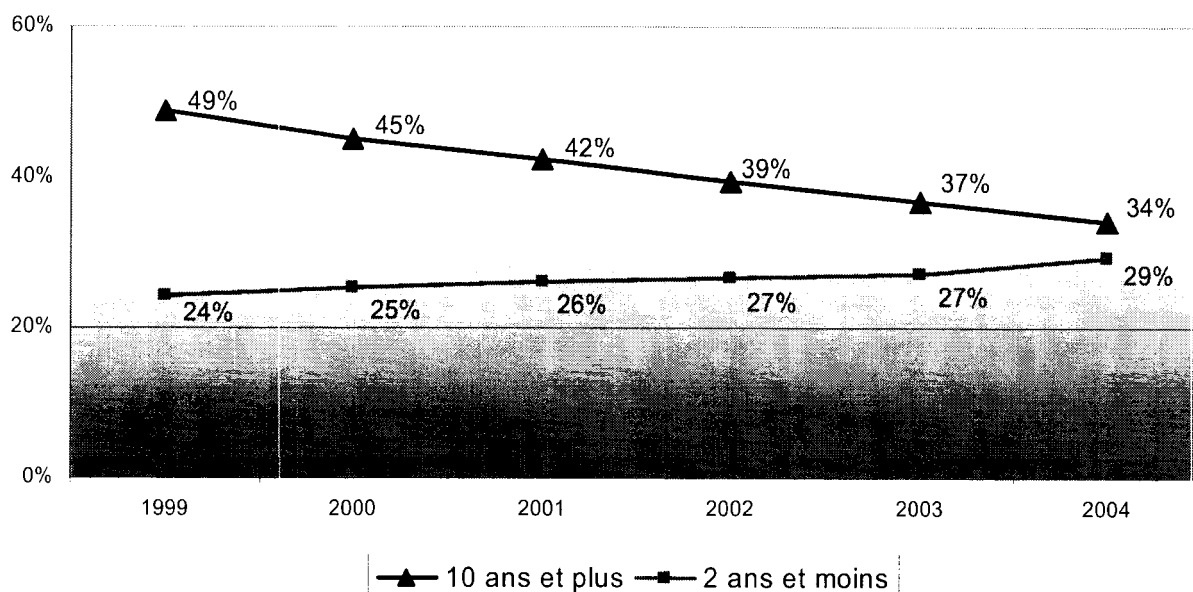
Cette conclusion identifie donc le nouveau conducteur ou le conducteur d'un nouveau modèle comme étant un risque élevé sur la route.

Le second bloc est composé des propriétaires de véhicules de 10 ans et plus. Ils ont donc une longue expérience de conduite et probablement un comportement routier plus sécuritaire. Par contre, ils sont probablement ceux qui sont les moins fortunés et qui ont conservé leur moto au fil du temps. Ils ne sont plus à l'engouement initial et font de la moto par goût de liberté ou l'utilisent comme moyen économique de transport. Il est réaliste de prétendre qu'ils représentent probablement le groupe le plus sécuritaire. Mais c'est également le groupe qui sera le plus vulnérable à une hausse des droits d'assurance, cette dépense constituant pour certains d'entre eux une petite douceur qu'ils s'offrent à condition qu'elle soit abordable.

Âge de la moto	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Moins d'un an	7490	8084	7569	9768	12400	12301
1 an	6444	7783	9254	8464	9702	14574
2 ans	6152	6258	7572	9154	8286	9766
3 ans	4842	5908	6094	7458	9018	8257
4 ans	3828	4665	5748	6010	7284	8890
5 ans	3170	3609	4580	5756	5882	7229
6 ans	2826	3005	3534	4499	5555	5853
7 ans	2226	2713	2908	3467	4394	5549
8 ans	1702	2088	2620	2845	3377	4344
9 ans	1535	1635	2028	2556	2768	3332
10 ans	1363	1445	1590	1969	2489	2771
11 ans et plus	39003	37837	38108	38379	38654	39584
Non précisée	5	4	5	3	3	3
Total	82585	87034	93611	102330	111815	124457

Souree : SAAQ

Age des véhicules (% du total)



Afin de juger de la tendance des deux blocs, nous avons cru bon les représenter en matière de pourcentage. On constate que le bloc des 10 ans et plus représente 34% des motos sur la route et que le bloc de 2 ans et moins représente 29%.

Si les hypothèses que nous venons d'établir sont exactes, et nous avons toutes les raisons de le croire, ceci signifie que les hausses des droits d'assurance feront diminuer de façon significative le nombre de motocyclistes au comportement sécuritaire et donc contribuant au fonds d'assurance sans en exiger beaucoup d'indemnités. Par contre, elles auront peu d'impact sur le groupe démontrant un risque plus élevé et générant fort probablement une plus grande demande d'indemnités.

Il nous apparaît important de démontrer cette situation, car elle nous confirmerait que non seulement une hausse des droits d'assurance ne réglerait rien, mais bien au contraire elle pourrait avoir l'effet inverse. Est-ce ce résultat qui est recherché?

14 - Les routes

14.1 - En bref

«L'état des routes est un facteur de risque important pour le motocycliste et pourtant il ne contribue en rien à sa détérioration. Il est un utilisateur écologique et par contre ne bénéficie pas au Québec d'avantages qui lui sont reconnus ailleurs.»

14.2 - Les facteurs de risque

Dans le cadre de nos préoccupations, il y a le piteux état du réseau routier qui n'est pas pris en considération lors des accidents impliquant les motocyclettes. Nous référons à la section «13 - La vitesse» quant à la rigueur des constats d'accidents. Les commentaires que nous recevons à ce sujet sont fréquents et il faut être motocycliste ou avoir déjà été passager sur une moto pour comprendre comment ce facteur augmente le risque de façon substantielle. On nous dit fréquemment que les motocyclistes devraient recevoir une prime pour conduire dans de telles conditions.

Si nous soulevons ce fait, c'est que la SAAQ, dans la recherche de moyens préventifs, devrait avoir identifié ce risque depuis longtemps et fait les représentations qui s'imposent. Seule l'implication des utilisateurs dans le processus de décision pourrait permettre cette sensibilisation. Nous ne mettons pas en cause la bonne foi des acteurs qui orientent les décisions de la SAAQ, mais nous sommes persuadés que la présence d'utilisateurs améliorerait de façon significative les programmes de prévention.

Dans son rapport annuel de gestion 2002-2003, le ministère des Transports indique que par rapport à la moyenne de 1993 à 1997, la moyenne du nombre de morts sur les routes du Québec a diminué de 16,3% pour la période de 1998 à 2002 et la moyenne du nombre de blessés graves, de 8,4 %.

Le Ministère a investi 346 M\$ dans un ensemble d'interventions visant plus spécifiquement l'amélioration de la sécurité du réseau routier. Ces investissements ont été réalisés dans le contexte de la reconstruction de routes existantes, de nouvelles constructions, de corrections de surfaces de roulement et d'autres améliorations, comme l'installation de bandes rugueuses et de glissières.

En 2002-2003, le nombre de kilomètres du réseau routier touché par des travaux de réfection s'établissait à 2 367, ce qui a permis de porter la proportion des chaussées du réseau routier supérieur québécois en bon État à 64,3 % et celle des chaussées du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur à 74,8 %.

Tous ces travaux ont sûrement amélioré le réseau routier dans son ensemble, mais pour la plupart des motocyclistes, c'est encore bien peu. En effet, la qualité des routes au Québec est déplorable par rapport aux provinces voisines et aux états de la Nouvelle-Angleterre. Pour les motocyclistes, le réseau routier est

un facteur important de risque d'accidents et pourtant aucune mesure concrète en regard des motos n'est annoncée en ce sens.

14.3 - La signalisation

Certains équipements de sécurité installés pour les automobilistes et/ou pour une économie de coûts créent des dangers potentiels pour les motocyclistes, tels certains types de garde fous, les lignes de vinyle collées sur le pavé, le colmatage de fissures parallèles à la direction de la route, les rainures sur l'accotement des autoroutes et les plaques d'acier déposées pour pallier à certaines brèches de construction. La signalisation pour les motocyclistes, quoique mieux qu'il y a 10 ans, demeure déficiente surtout en zone de construction ou de travaux routiers.

14.4 - L'utilisateur écologique

Il est vrai que le droit d'immatriculation d'une motocyclette est de 40 \$ alors que celui d'une automobile se situe à 104 \$ et celui des véhicules lourds à des niveaux supérieurs. Il n'y a aucune iniquité dans cette différence. Ces droits destinés à financer en partie l'entretien du réseau routier sont en fonction de l'impact qu'a chaque type de véhicule sur les infrastructures. En bref, s'il n'y avait que des motocyclettes en circulation, les coûts seraient pratiquement nuls (aucune détérioration par le frottement ou le poids, déblaiement d'hiver non requis, etc.)

Durant la période estivale, plusieurs motocyclistes utilisent leur moto pour se rendre au travail. La quasi-totalité de ces motocyclistes paie déjà des droits d'immatriculation pour leur automobile, c'est donc dire qu'ils paient en double les droits d'immatriculation et d'assurance alors qu'ils n'utilisent qu'un seul véhicule à la fois. À cet effet, durant six mois, ces motocyclistes contribuent à garder les routes en bon état.

Il en est de même durant la période des vacances, alors que les motocyclettes sont beaucoup moins dommageables pour l'état des routes que les gros motorisés que nous croisons en grand nombre. Les motocyclettes représentent donc, pour le ministère des Transports (MTQ), une économie substantielle à la réfection du réseau routier.

À une époque où la planète entière évalue sérieusement l'efficacité énergétique et où les problèmes de congestion et de pollution dans les grands centres deviennent toujours plus criants, il serait peut-être temps, ici au Québec, que les autorités commencent à faire comme de plus en plus de motocyclistes. Ils devraient considérer la motocyclette comme un moyen de transport plutôt que comme un simple loisir de luxe et la taxer en conséquence. La promotion du motocyclisme pourrait également avoir un impact sur le stationnement dans les grandes villes. Aussi, l'utilisation de la motocyclette contribuerait à dégager les routes et par le fait même, à réduire la pollution. Les motocyclistes devraient même avoir accès aux voies réservées, ce qui contribuerait à libérer une partie de la circulation.

En Europe et en Californie, la région la plus densément peuplée d'Amérique du nord, la motocyclette bénéficie d'avantages car elle a fait ses preuves d'alternatives valables aux coûteuses solutions que constituent l'addition de voies ou de ponts aux réseaux routiers ou encore à l'élaboration de systèmes de transports en commun toujours plus complexes et onéreux à opérer. Ne pas augmenter les charges déjà nettement supérieures dont sont grevées les motocyclettes serait, à tout le moins, faire preuve de vision sociale responsable pour notre avenir collectif.

15 - Le bilan routier

15.1 - En bref

«L'éducation, la sensibilisation et la formation ont fait leur preuve dans le passé. Le monde motocycliste, avec ses faibles moyens, s'est pris en main et affiche une amélioration constante de son bilan routier depuis vingt ans. Les autorités sont demeurées absentes du dossier, privant ainsi le motocyclisme d'une aide qui aurait pu être déterminante dans le bilan routier. Les motocyclistes n'accepteront pas de payer après avoir été abandonnés à leur sort. Les autorités doivent maintenant reconnaître leur absence et corriger la situation sans que les motocyclistes en fassent les frais.»

15.2 - Le bilan routier 1996-2004

Décès par catégorie de véhicules

Type de véhicules	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Total	%
Automobiles	516	426	379	474	436	357	410	353	367	3718	57,9%
Camions Légers	78	79	72	64	87	64	80	61	79	664	10,3%
Camions lourds	15	13	19	15	18	10	19	19	15	143	2,2%
Motocyclottes	47	38	56	56	64	34	48	50	57	450	7,0%
Bicyclettes	25	27	20	22	22	22	21	18	15	192	3,0%
Piétons	135	109	105	111	104	78	92	93	84	911	14,2%
Autres**	42	74	34	20	34	45	34	29	30	342	5,3%
Grand Total	858	766	685	762	765	610	704	623	647	6420	100,0%

** Par « autre » le rapport sous-entend les types de véhicules suivants : Autobus, autobus scolaire, taxi, cyclomoteur, véhicule d'équipement, véhicule-outil, véhicule agricole et l'ensemble des véhicules circulant habituellement hors du réseau routier.

Source : SAAQ

En 2001, plusieurs campagnes de sensibilisation, des modifications législatives, un important plan contenant des mesures pour accroître la sécurité à l'occasion des travaux routiers, les investissements pour améliorer le réseau routier, le travail de contrôleurs routier et la surveillance policière accrue mise en place

par la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) et le ministère des Transports du Québec (MTQ) auront contribué à réduire le nombre d'accidents. En conséquence, la tendance à la baisse du bilan routier s'est alors fait sentir tout au long de l'année 2001, dans presque toutes les régions du Québec, pour toutes les catégories d'âges et toutes les catégories d'usagers de la route.

Il est donc évident que la prévention contribue à la diminution des accidents et qu'il ne suffit pas d'afficher une fois par année que «la route ça se partage» si on veut que cette situation perdure.

On comprend bien que les piétons et les cyclistes sont généralement victimes de véhicules automobiles et qu'il est raisonnable d'en imputer les coûts d'indemnisation aux conducteurs fautifs. Sinon il y a lieu d'avoir une réflexion très sérieuse sur la façon de faire contribuer ces deux catégories qui se retrouvent dans l'ensemble des indemnisés. Ils sont frappés et ne contribuent pas. En regard des conclusions des rapports Hurt et MAIDS présentées à la section «12 - L'accidentologie», et qui indiquent clairement que les motocyclistes sont frappés eux aussi, pourquoi ne pas leur appliquer la même règle, c'est-à-dire imputer leurs coûts d'indemnisation aux conducteurs fautifs? Sinon les motocyclistes seront victimes sur la route et victimes lorsqu'ils devront payer des droits d'assurance supérieurs aux autres.

Si les autorités décident de faire contribuer les piétons et les cyclistes, il faudrait qu'une partie des impôts aux particuliers perçus soit transférée annuellement à la SAAQ en guise de contribution globale. La charge que représente l'indemnisation des piétons et des cyclistes serait ainsi répartie sur l'ensemble de la population et serait, par individu, fort probablement infime.

15.3 - Les constatations de 1975 à 2004

En 2001, le Québec a connu son meilleur bilan routier depuis 1948 avec une diminution de près de 20 % du nombre de décès, de 6 % du nombre de blessés graves et de 3,5 % en ce qui concerne le nombre de blessés. Les tableaux ci-dessous démontrent que, depuis les trente dernières années, il y a eu une baisse considérable du nombre d'accidents par tranche de 10 000 motocyclettes, bien que le nombre de motocyclettes sur les routes ait augmenté de 86% dans les dix dernières années.

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Nbre motos**	128 130	136 610	147 519	120 900	84 964	90 521	96 915	106 813	119 523	112 083
Décès	183	108	123	128	139	111	118	122	163	131
Blessés graves	1090	941	1038	1177	1016	949	1118	933	1240	1300
Blessés légers	3271	2821	3114	3531	3821	3903	4327	4003	5054	4867
Total des accidents (décès, blessés graves et légers)										
	4 544	3 870	4 275	4 836	4 976	4 963	5 563	5 058	6 457	6 298
Nombre d'accidents (décès, blessés graves et légers) par tranche de 10 000 motocyclettes										
	354,6	283,3	289,8	400,0	585,7	548,3	574,0	473,5	540,2	561,9
Nombre de décès par tranche de 10 000 motocyclettes										
	14,3	7,9	8,3	10,6	16,4	12,3	12,2	11,4	13,6	11,7

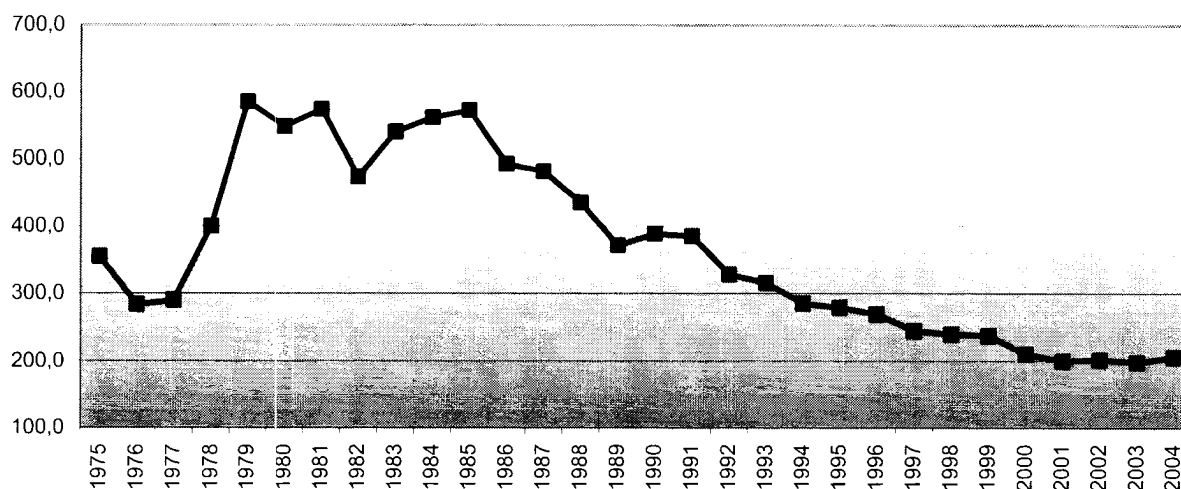
	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Nbre motos**	105 609	96 164	89 444	72 272	68 211	62 828	61 002	60 249	60 873	63 514
Décès	148	98	101	62	82	81	70	51	62	43
Blessés graves	1271	998	881	653	565	539	503	448	400	382
Blessés légers	4628	3640	3326	2430	1886	1822	1777	1477	1457	1385
Total des accidents (décès, blessés graves et légers)										
	6 047	4 736	4 308	3 145	2 533	2 442	2 350	1 976	1 919	1 810
Nombre d'accidents (décès, blessés graves et légers) par tranche de 10 000 motocyclettes										
	572,6	492,5	481,6	435,2	371,3	388,7	385,2	328,0	315,2	285,0
Nombre de décès par tranche de 10 000 motocyclettes										
	14,0	10,2	11,3	8,6	12,0	12,9	11,5	8,5	10,2	6,8

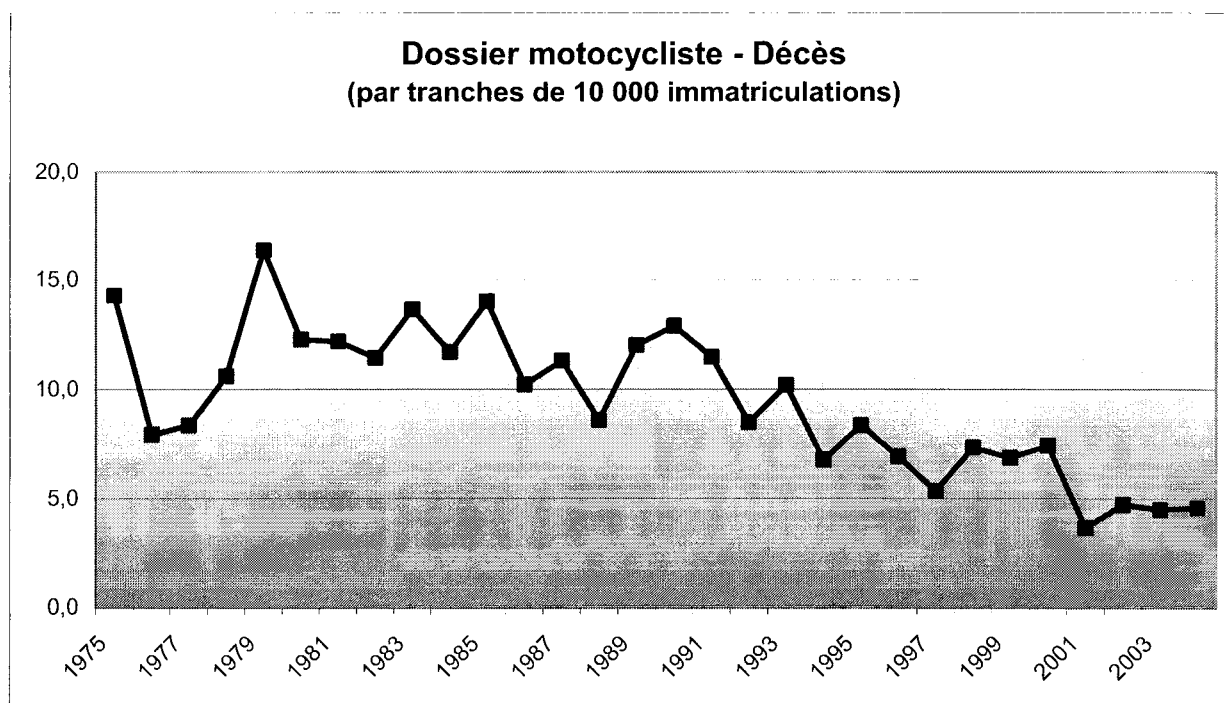
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Nbre motos**	66 004	67 933	71 027	76 506	81 692	86 258	92 892	101 707	111 351	124 653
Décès	55	47	38	56	56	64	34	48	50	57
Blessés graves	350	348	318	345	354	336	334	319	349	358
Blessés légers	1436	1436	1385	1436	1531	1418	1490	1687	1807	2149
Total des accidents (décès, blessés graves et légers)										
	1 841	1 831	1 741	1 837	1 941	1 818	1 858	2 054	2 206	2 564
Nombre d'accidents (décès, blessés graves et légers) par tranche de 10 000 motocyclettes										
	278,9	269,5	245,1	240,1	237,6	210,8	200,0	202,0	198,1	205,7
Nombre de décès par tranche de 10 000 motocyclettes										
	8,3	6,9	5,4	7,3	6,9	7,4	3,7	4,7	4,5	4,6

** Incluant les motocyclettes pour utilisation institutionnelle, professionnelle ou commerciale. Jusqu'en 2003, la SAAQ totalisait ces types de motos. À partir de 2004, il faut se référer au tableau 84, p. 148 du rapport annuel de la SAAQ afin d'obtenir le même total.

Source : SAAQ

Dossier motocycliste - Décès et blessures (par tranches de 10 000 immatriculations)





Ces figures démontrent que notre dossier est en constante amélioration au niveau des blessés et des décès, depuis au moins 20 ans. Cette amélioration est due exclusivement aux efforts du monde motocycliste avec ses faibles moyens, puisque la SAAQ a été quasi absente au niveau de la prévention pendant toutes ces années. Imaginez ce que nous pourrions atteindre comme résultat si nous avions les ressources financières et humaines dont dispose la SAAQ. Nous n'en serions pas à nous demander quels moyens prendre pour diminuer le nombre d'accidents de moto annuellement. Les autorités vont-elles maintenant nous faire payer parce qu'elles n'ont pas pris les bonnes décisions ou investi là où il le fallait au moment où il le fallait? Avouons que, si c'était le cas, ce serait commettre une énorme injustice.

15.4 - Les tendances

Il nous apparaît important d'amener un éclairage sur certains passages du document de consultation intitulé «La sécurité routière au Québec : les cellulaires au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales».

Nous retrouvons à la page 29 du document l'énoncé suivant :

- «La très grande majorité des victimes sont des jeunes conducteurs, mais au fil des ans le nombre de victimes a tendance à augmenter chez les conducteurs âgés de plus de 45 ans et chez les conductrices de tous âges».

Deux assertions sont contenues dans cet énoncé :

- «La très grande majorité des victimes sont des jeunes conducteurs...» : Il n'y a pas de surprises à ce niveau car les jeunes sont surreprésentés dans toutes les catégories de véhicules, que ce soit les autos ou les motos.
- «...mais au fil des ans le nombre de victimes à tendance à augmenter chez les conducteurs âgés de plus de 45 ans et chez les conductrices de tous âges» : En regard des conducteurs âgés de 45 ans et plus, cette statistique ne fait que reprendre la tendance observée dans plusieurs domaines, à savoir que les baby-boomers sont en grand nombre dans toutes les activités de la vie, incluant la moto. C'est donc normal qu'il y ait, en chiffre absolu, de plus en plus de victimes dans ce groupe d'âge. Si nous avions la ventilation de ce groupe de conducteurs de moto des dix dernières années, il est certain que les plus de 45 ans seraient en nombre beaucoup plus élevé aujourd'hui. Par contre, si nous prenions le ratio nombre d'accidents versus des tranches de 10 000 immatriculations, il y a fort à parier que ce ratio aurait diminué. Quant aux femmes, qui sont plus présentes dans le motocyclisme qu'auparavant, il est normal qu'en chiffre absolu elle soit plus présente dans les accidents. Ce qu'il faut déplorer dans cette assertion, c'est qu'un fort pourcentage, si ce n'est pas la majorité de ces conducteurs de plus de 45 ans, possède un permis de conduite automobile grâce à la clause grand-père qui leur permet de conduire une moto sans cours de conduite obligatoire. Si l'État avait adopté la solution que nous préconisons dans la section «18 - Les solutions» du présent document, nous n'en serions pas à déplorer cette statistique.

À la page 30 du même document, nous retrouvons l'énoncé suivant :

- «Ainsi le nombre de décès, qui était de 15 pour la période de janvier 2004 à juin 2004, est passé à 31 pour la même période en 2005».

Voici notre analyse de la situation :

- Ce nombre de décès est certes à déplorer, mais des statistiques sur une courte période sont toujours difficiles à interpréter. De plus, il faut savoir que la moto est tributaire de la température et donc peut représenter un profil différent d'une année à l'autre. Nous ne voulons certainement pas banaliser ces chiffres, car chaque mortalité ou situations de blessures graves est un drame en soi, et un mort ou un blessé grave, c'est un de trop. Il faut cependant attendre à la fin de chaque saison pour avoir en main les vraies données et débiter leur interprétation. En 2004, par exemple, il y a eu une fin de semaine où plus de 5 motocyclistes avaient perdu la vie. Les médias en ont fait une manchette et tous parlaient d'hécatombes. À la fin de la saison nous déplorions 57 pertes de vie à moto, soit 7 de plus que l'année précédente. Le ratio de décès par tranche de 10 000 immatriculations était donc de 4.6. Il faut savoir que dans les 20 ans qui ont précédé 2004, il n'y a qu'à deux reprises, soit en 2001 et en 2003, où ce ratio a été inférieur à 2004. Dans les faits, bien que le nombre de motocyclistes soit maintenant le double de celui que nous avions en 1994, le nombre de décès a oscillé entre 34 et 57 en 10 ans, mais le ratio décès par tranche de 10 000 immatriculations n'a cessé de diminuer. L'objectif de diminuer le

nombre de décès en chiffre absolu à tous les ans est tout à fait louable et nous l'encourageons, mais il faut également être réaliste quant à la croissance continue du nombre de motocyclistes.

À la page 30, nous retrouvons également l'énoncé suivant :

- «Un groupe de travail sur le motocyclisme québécois a été formé en août 2004 et le MTQ en assume la coordination. Ce comité est chargé d'examiner les préoccupations exprimées par le Comité d'action politique motocycliste (CAPM) qui agit au nom des motocyclistes du Québec.»

Voici ce qui en a résulté au niveau du groupe sur les droits d'assurances :

- Une rencontre s'est tenue le 14 octobre 2004, et c'est la seule qui a eu lieu sur ce sujet. Les parties en présence étaient un représentant des fabricants de motocyclettes, un représentant des marchands de motocyclettes, un représentant de la FMQ, un représentant du CAPM, un spécialiste en matière de motocyclisme québécois, un représentant de la SAAQ et le coordonnateur du MTQ. Toutes les initiatives proposées par le motocyclisme québécois n'ont pas reçu l'écoute attendue et les réponses se sont bornées à : «Le projet de loi 55 va prévoir des audiences publiques au cours desquelles vous pourrez exprimer vos idées». La seule note consolante est une lettre en date du 26 octobre 2004 du coordonnateur du groupe de travail au ministre des Transports, indiquant que les participants de la table de travail souhaitaient l'intégration des motocyclistes dans la catégorie des véhicules de promenade. Nos demandes, lors de cette rencontre, quant à une compréhension accrue de l'accidentologie et une discussion sur les actions à prendre pour améliorer le bilan routier sont demeurées vaines. Nous sommes donc aujourd'hui, en février 2006, c'est-à-dire un peu plus d'un an plus tard avec aucun changement dans les actions de prévention des accidents. Combien de motocyclistes auraient pu être sauvés ou ne pas connaître de blessures graves en 2005 si des mesures avaient été entreprises en octobre 2004?

16 - Le régime «sans égard à la faute»

16.1 - En bref

«Nous appuyons le respect du régime «sans égard à la faute» à condition qu'il n'identifie pas de faute tant au niveau des contributions qu'au niveau des indemnisations. Au nom de l'équité, on a introduit une iniquité en répartissant sur les conducteurs sans réclamation, le fardeau du coût des indemnisations de cette catégorie.»

16.2 - Le régime

Lors de la création de la SAAQ dans les années '70, un changement fondamental prenait place, soit la création du régime «sans égard à la faute» communément appelé le «No fault». Ce régime visait à s'assurer d'indemniser toutes les victimes d'accidents de la route sans égard à qui était en faute. Il évacuait donc toutes les possibilités de poursuites en justice et s'assurait que toutes les victimes recevaient le support et l'apport financier nécessité par leur condition. Le Québec venait de franchir un pas de géant en matière d'assurance en cas d'accidents routiers.

Après toutes ces années, on peut évidemment se poser certaines questions sur l'indemnisation octroyée à certains conducteurs. Tout régime mérite d'être examiné après trente ans d'existence. Nous ne sommes pas opposés à un tel examen, puisque nous demandons également à ce que certaines pratiques actuelles soient revues dans l'ensemble du régime d'assurance de l'État. Il ne faudrait cependant pas qu'un tel examen ouvre la porte à des iniquités qui auraient comme conséquences de priver certaines victimes du support auquel elles ont droit. Nous prêchons donc la prudence si une telle révision devait se produire.

Par contre, s'il y a un élément fondamental sur lequel nous insistons, c'est le respect du régime «sans égard à la faute» tant au niveau des contributions qu'au niveau des indemnisations. Notre préoccupation est que l'État a graduellement dénaturé ce principe en créant des catégories de véhicules et en leur attribuant le fardeau des accidents dans lesquels ils sont impliqués. On a donc mis en place un mécanisme qui nous mène à mi-chemin, en conservant les indemnisations «sans égard à la faute» et en attribuant la faute à un groupe de véhicules. Au nom de l'équité, on a introduit une iniquité en répartissant sur les conducteurs sans réclamation, le fardeau du coût des indemnisations de cette catégorie. La prochaine étape pour l'État semble être de créer des sous-catégories pour mieux cibler certains groupes. Avouons que nous ne sommes pas très loin de faire porter la faute au conducteur.

Nous croyons qu'il y a, dans la pratique des catégories et des sous-catégories de véhicules, un manque de courage politique de pousser l'exercice à son terme, en attribuant la faute au conducteur plutôt qu'à un groupe de véhicules. Évidemment, l'approche du conducteur fautif équivaldrait à toute fin pratique à rendre inopérant le régime «sans égard à la faute», ce à quoi nous nous inscrivons en faux. Le régime

«sans égard à la faute» doit demeurer dans son intégralité. Ce qu'il faut, c'est pénaliser les comportements à risques en visant les conducteurs qui ont un comportement dangereux avant qu'ils causent ou ne soient victimes d'un accident. La catégorisation des véhicules attribue à un groupe de véhicules, avant le fait, la responsabilité du comportement des autres. Ceci se traduit par une iniquité qui, non seulement, doit être découragée, mais pour laquelle l'État doit faire marche arrière et revenir au principe initial, soit le respect du régime «sans égard à la faute» lors de l'indemnisation et lors des contributions.

Nous ne comprenons pas que la SAAQ, qui est une société d'État, continue à se diriger de plus en plus vers les pratiques d'une entreprise privée. La catégorisation est une notion qui ne devrait pas avoir sa place dans une société relevant de l'État. Compte tenu que nous nous considérons, études à l'appui, dans près de 50% comme des victimes lors des accidents, nous comprenons mal que notre programme d'assurance étatique envisage de nous faire payer la note par la suite. C'est comme si le Régime d'Assurance Maladies du Québec (RAMQ) facturait plus cher à ceux qui sont plus malades que les autres ou qui génétiquement sont plus fragiles. Il est déjà assez pénible d'être des victimes sans en plus se faire refiler la facture.

17 - La formation

17.1 - En bref

«L'abolition des cours de conduite pour motocyclistes en 1997 a été une erreur et on tente de refiler la facture aux motocyclistes. Les solutions faciles ou une hausse de la tarification ne régleront pas la problématique. La FMQ est la sommité en matière de sécurité motocycliste au Québec et la SAAQ devrait appuyer et supporter les pistes de solutions qu'elle propose.»

17.2 - La mauvaise décision

En 1997, unilatéralement et malgré les consultations de la commission parlementaire, la ferme opposition du CAPM et de la totalité des organisations motocyclistes, la SAAQ décide d'abolir l'obligation de suivre un cours de conduite pour les nouveaux motocyclistes justifiant son action par le fait qu'elle ne peut conclure statistiquement que ces cours améliorent le bilan de la sécurité motocycliste. La SAAQ écarte alors la possibilité que les cours donnés aient été inadéquats. De plus, durant ces années, la SAAQ a abandonné toute forme de promotion de sécurité routière destinée à améliorer spécifiquement le bilan motocycliste.

L'État a, à cette époque, commis une grave erreur en enlevant les cours de conduite obligatoires et on nous demande aujourd'hui de vivre avec les conséquences. À cet égard, il est essentiel de soulever qu'un bon nombre de motocyclistes sur nos routes actuellement sont issus de cette période durant laquelle il y avait absence de cours de conduite. Cette situation n'est pas sans avoir contribué aux nombres d'accidents, mortels ou non, et ainsi avoir un effet sur les réclamations des motocyclistes. Doit-on aujourd'hui demander aux motocyclistes de payer pour une mauvaise décision de la SAAQ dans le passé?

Nous sommes convaincus qu'une campagne de promotion auprès des nouveaux motocyclistes qui valoriserait une conduite responsable aurait une influence sur le bilan routier à moyen et long terme. La majorité des intervenants du monde de la moto souhaiteraient devenir partenaires d'une telle stratégie, s'il en existait une.

Une campagne printanière auprès de l'ensemble des usagers de la route qui leur rappellerait le retour des motocyclistes, absents depuis six mois, pourrait avoir un effet direct sur le bilan. Une surveillance accrue de la part des policiers sur le comportement des automobilistes envers les motocyclistes durant cette période pourrait aider à sensibiliser tout le monde.

17.3 - La solution facile

Nous demeurons très inquiets quant aux solutions faciles qui constitueraient à augmenter les tarifs plutôt que de mettre l'accent sur la prévention. À la lecture des débats de l'Assemblée nationale sur le projet de loi 55, devenu la loi C.34, on remarque qu'on semble particulièrement fier du bilan routier en ce qui a trait aux décès et aux blessés. On semble attribuer beaucoup de bénéfices aux différents programmes de prévention et de sensibilisation, sans mentionner un facteur très important, soit l'amélioration plus que substantielle des véhicules en termes de technologies et de mécanismes pour la protection des conducteurs. Non seulement les véhicules réagissent mieux avant l'accident, mais ils protègent mieux le conducteur et les passagers à l'impact dans le cas de l'automobile. La prévention a certes été en partie responsable de l'amélioration de ce bilan, mais imaginons les résultats si ces actions avaient été soutenues, adaptées à la réalité motocycliste, accessibles à l'ensemble des motocyclistes du Québec et en quantité suffisante. Le bilan aurait été encore meilleur si les actions préconisées depuis des années et énumérées à la section «18 - Les solutions » avaient été mises en place. Nous aurions pu ainsi éviter de nombreuses pertes de vie et des blessures qui, dans certains cas, ruinent la vie du motocycliste et de son entourage compte tenu de la gravité de ces dernières et du handicap qui perdure par la suite.

Cependant, l'éducation et la prévention au niveau du motocyclisme n'ont pas été, selon nous, à la hauteur des dangers qu'on semble attribuer à la moto. La loi C.34 ne nous a pas sécurisé à ce propos, car on n'y sent pas une implication suffisante des usagers de la route dans les groupes décisionnels et l'accent est d'abord mis sur l'autofinancement plutôt que sur la prévention.

17.4 - L'expertise

Notons également l'absence plus que marquée de véritables programmes de sensibilisation auprès des motocyclistes, sans oublier les autres usagers de la route qui sont fréquemment les responsables des accidents de motos. Nous n'avons qu'à regarder l'effort que met le NHTSA (*National Highway Traffic Safety Administration*), organisme américain très similaire à la SAAQ, à produire des études et des programmes de sensibilisation destinés au monde motocycliste pour constater que notre société d'État a un sérieux rattrapage à faire dans ce domaine.

- Le CAPM rappelle que la FMQ est la sommité en matière de sécurité motocycliste au Québec et que toute l'expertise qu'elle a développée devrait être mise au service des motocyclistes québécois. Encore récemment, la FMQ présentait un document à la SAAQ dans lequel elle suggérait des actions de nature à améliorer le bilan routier des motocyclistes. Nous reprendrons d'ailleurs ces actions tout à fait pertinentes dans la section «18 - Les solutions ».

18 - Les solutions

18.1 - L'introduction

Voici donc les solutions dont nous recommandons l'application en regard des différents faits énoncés précédemment dans ce mémoire. Afin de ne pas nous attribuer en totalité la paternité de ces solutions, nous avons cru bon indiquer la provenance de chacune, entre parenthèse, à la fin de l'énoncé. Plusieurs de ces solutions sont nouvelles, mais certaines d'entre elles sont le fruit de discussions antérieures auxquelles aucune suite n'a été donnée.

Voici donc les identificateurs :

- FMQ – Propositions de la FMQ déposée à la SAAQ en janvier 2006
- 2000 – Recommandations de la table de concertation sur la motocyclette déposées en mai 2000

18.2 - Quelles seraient les mesures possibles pour diminuer le nombre d'accidents de motocyclettes sur la route?

18.2.1 - La clause grand-père

Initialement, lorsqu'un conducteur obtenait son permis de conduire, il se voyait octroyer automatiquement le privilège de conduire également une moto. Après un certain nombre d'années on a voulu nettoyer tous ces automatismes, qui soit dit en passant s'adressait à d'autres catégories que celle de la moto. À cette époque, on demanda à chacun des détenteurs de permis portant la classe 6A (conduite de moto) s'ils désiraient la garder ou non. Contrairement à d'autres catégories, le choix de conserver cette classe n'était pas assorti d'un examen obligatoire afin de prouver des habiletés de conduite. Une vaste majorité de conducteurs décidèrent donc de conserver cette classe au cas où ils voudraient éventuellement pratiquer la moto. L'absence d'un examen obligatoire afin de conserver la classe 6A, dénote bien la méconnaissance de la SAAQ de l'époque des habiletés de conduite d'une moto. Le malheur, c'est qu'on laissait ainsi à plusieurs centaines de milliers de conducteurs la possibilité de conduire une moto sans obligation de suivre un cours de conduite. Une bonne partie des conducteurs de moto sur la route actuellement, est issue de cette période et on peut en constater le résultat dans nos statistiques de mortalités et de blessures.

Plutôt que de retirer les permis de classe 6A à plus de 2 000 000 de non motocyclistes ou de leur imposer une tarification, nous devrions exiger un cours de conduite avant qu'ils ne reviennent sur la route, dans l'éventualité où le non motocycliste ne puisse faire la preuve d'une conduite continue d'une motocyclette au cours d'un certain nombre d'années précédant sa présente demande ou encore la réussite de tests d'aptitude à la conduite.

On évite ainsi une tarification additionnelle aux motocyclistes actuels, on s'assure que ces futurs motocyclistes ne représenteront pas un risque élevé sur le système routier québécois et on ne laisse pas à ces citoyens l'impression qu'ils viennent de perdre un droit acquis. Nous croyons que cette solution serait plus avantageuse pour l'image des élus et rencontrerait tout à fait les objectifs de diminution des accidents causés par des motocyclistes non initiés adéquatement à la conduite d'une motocyclette.

18.2.2 - La prévention

Que le Ministère des Transports du Québec prône des mesures de sécurité adaptées aux motocyclistes quant aux façons de faire lors de travaux de construction et autres sur le réseau routier.

La moto n'a pas la même stabilité qu'une automobile et de ce fait est plus vulnérable à une route en mauvais état. Certains chantiers de construction, qu'ils soient au sein de nos villes ou sur les voies rapides, représentent des dangers d'accidents pour les motocyclistes. A titre d'exemple, et nous pourrions en citer plusieurs dont les suivantes : rendre la chaussée moins glissante en cas de pluie, éviter d'épandre du sable sur un site en rénovation ou en construction compte tenu qu'il est dangereux de rouler dans la boue quand il pleut, etc... Une attention particulière devrait être apportée aux motocyclistes car ils roulent sur deux roues et non quatre.

À notre connaissance, il n'existe pas de règles précises à observer afin d'éviter la mise en place de configurations routières représentant des risques pour les motocyclistes.

18.2.3 - La formation (FMQ)

Collaboration FMQ – SAAQ pour la diffusion, dans un premier temps, de la formation avancée Moto Pro FMQ et, dans un deuxième temps, des sessions printanières de rafraîchissement des techniques routières offertes par les associations affiliées à la FMQ.

En début de saison moto, faire bénéficier plus de motocyclistes d'une formation visant le maintien des acquis en conduite de motocyclette.

La formation Moto Pro FMQ est accessible à tous les motocyclistes mais intéresse et vise principalement ceux d'entre eux qui n'ont jamais suivi de cours ou qui l'ont fait depuis plus de deux ans. C'est une formation qui, selon les commentaires des participants, apporte beaucoup de bénéfices en vue d'une conduite améliorée et plus sécuritaire d'une motocyclette.

Les sessions printanières de rafraîchissement des techniques routières organisées par les associations affiliées à la FMQ ont, quant à elles, pour but de sensibiliser les motocyclistes au fait, qu'après avoir remis leur(s) engin(s) durant les longs mois d'hiver, leurs techniques de conduite ainsi que leurs réflexes sont souvent devenus moins bons qu'au moment d'avoir remis la (les) moto(s) à l'automne précédent. Cet exercice annuel comporte des volets théoriques et pratiques visant à favoriser le maintien des acquis.

L'un des défis auxquels font face les organisateurs pour la tenue de cette formation et des sessions printanières de rafraîchissement des techniques routières est le manque d'emplacements adéquats. Or, la SAAQ possède ou loue, dans plusieurs villes du Québec, des installations qui demeurent inutilisées les fins de semaine mais qui conviendraient bien à ces activités.

Le projet consisterait à trouver une manière par laquelle les associations de motocyclistes des villes où se trouvent de telles installations puissent avoir accès à ces terrains pour la formation Moto Pro FMQ, de même que pour leurs sessions printanières de rafraîchissement des techniques routières, si possible. De plus, si la SAAQ se dotait d'un budget de prévention des accidents spécifiques aux motocyclettes, un financement des sessions printanières de rafraîchissement des techniques routières pourrait ainsi aider aux plus petites associations ayant moins de moyens financiers à publiciser adéquatement cette activité dans les médias locaux / régionaux de même que pour louer des installations pour la portion théorique normalement donnée lors de ces séances de réadaptation.

Éventuellement, cette contribution financière pourrait permettre d'accueillir un plus grand nombre de motocyclistes non membres d'une association désireux de se "réadapter". C'est déjà une pratique courante dans plusieurs associations d'inviter des non membres à cet exercice printanier.

18.2.4 - La reconnaissance

Que l'État reconnaisse officiellement la moto, non seulement comme un véhicule de loisir, mais également comme un moyen de transport et qu'il élabore des politiques et des pratiques en conséquence.

Nous croyons que ce point changerait la perception de la population en regard de la moto et accentuerait l'utilisation de ce véhicule en favorisant la mise en place d'infrastructure ou de commodités de nature à favoriser l'éclosion de ce moyen de transport économique et propre. Cette initiative amènerait le Québec au même rang que plusieurs pays industrialisés quant à la reconnaissance de la moto comme apport social. Cette approche est possible uniquement si les mesures préventives présentées dans ce document sont mises en place à court terme.

18.3 - L'encadrement dans l'accès au permis est-il adéquat?

18.3.1 - L'accès au permis, l'apprentissage et le perfectionnement (2000)

Que la SAAQ révisé l'accès à une classe autorisant la conduite d'une motocyclette de façon à la rendre plus difficile et mieux encadrée, dans le but d'augmenter le niveau de compétence du nouveau conducteur et d'améliorer le bilan routier pour les jeunes.

Cette solution se doit d'être regardé de près, car elle pourrait éviter que certains conducteurs se retrouvent sur la route sans voir les habiletés nécessaires à la conduite une moto. C'est à la source que nous devons travailler si nous voulons nous assurer que les futurs conducteurs de moto ne représentent pas un risque pour eux-mêmes et pour leur passager le cas échéant. Une moto ce n'est pas un joujou pour s'amuser. C'est un véhicule qui circule sur le réseau routier et qui en conséquence doit être conduit avec tout le sérieux qu'exige une telle situation.

18.3.2 - Modification du contenu des cours de conduite actuels pour auto (FMQ)

Sensibiliser les futurs conducteurs auto aux implications de côtoyer des motocyclettes sur la route en incluant une sensibilisation dans les cours de conduite pour auto.

En ce moment, dans la plupart des états américains (USA), un des sujets de la formation donnée aux élèves des cours de conduite automobile est la présence de la motocyclette et les différences que comporte ce type de véhicule sur la route. Ce genre de formation semble encore inexistant dans le curriculum des écoles de conduite du Québec actuellement. Le besoin se justifie par la forte proportion d'accidents impliquant une auto et une moto ou le premier véhicule est considéré fautif.

Le projet serait de modifier le contenu requis pour inclure une sensibilisation obligatoire sur la présence de la motocyclette sur la route dans les cours de conduite automobile.

18.3.3 - Modification du contenu des cours de conduite pour motocyclistes. (FMQ)

Enrichir l'enseignement aux motocyclistes suivant un cours de conduite moto de façon à en faire des conducteurs habiles et non seulement des conducteurs aptes à opérer une motocyclette.

Au fil des années, la FMQ a développé une expertise au niveau des habiletés à transmettre en matière de conduite motocyclette, privilège qui est actuellement réservé aux seuls participants à la formation Moto Pro FMQ et à ceux des journées de réadaptation printanière. Cette expertise permet donc aux participants de quitter la formation après avoir développé de bien meilleures habiletés de conduite moto.

La SAAQ, de son côté, a développé un curriculum de cours pour les écoles de conduite moto qui permet aux participants d'opérer une motocyclette sans nécessairement être vraiment habile à la conduire.

Le projet serait de mettre l'expertise de la FMQ au profit de la SAAQ et des organismes d'accréditation des écoles de conduite afin de mettre en commun les expertises respectives des diverses entités en matière de conduite motocycliste. La FMQ pourrait ainsi revoir le curriculum actuel utilisé par les écoles de conduite de façon à l'enrichir de certaines techniques développées au fil des ans dans le cadre de la formation Moto Pro FMQ.

18.4 - Que pensez-vous de la révision de la tarification de l'assurance pour tenir compte des risques de la motocyclettes et des comportements des conducteurs ?

18.4.1 - Le maintien, l'utilisation et le retrait du permis (2000)

Que la SAAQ analyse la possibilité de réviser la tarification d'assurance pour faire en sorte que le comportement de l'individu soit pris en compte autant pour la contribution exigée pour l'immatriculation que celle réclamée pour le permis.

Cette solution répond aux vœux des motocyclistes en ce qu'elle vise le conducteur et non le véhicule. Cette approche a comme qualité le fait que peu importe le modèle ou la puissance d'un véhicule, le conducteur devra faire face à la musique. Pas question de se cacher parmi une catégorie donnée et d'obliger ainsi tous ceux de cette catégorie à partager les frais de ses imprudences. Le fauteur payeur, voilà une des solutions qui vaut la peine d'être regardé en profondeur. Cette solution fait disparaître la notion de catégorie qui en soi est une iniquité, car la catégorisation rend responsable un groupe visé en sachant très bien que plusieurs de ceux qui la composent, quand ce n'est pas la majorité, paient pour ceux qui ont un comportement délinquant.

18.4.2 - L'imputation de la responsabilité au propriétaire (2000)

Que la SAAQ évalue la pertinence d'imputer la responsabilité de l'infraction au propriétaire d'une motocyclette lorsque le conducteur se soustrait à l'interception policière, cette responsabilité pouvant mener à la saisie du véhicule.

Cette mesure qui devrait être applicable à tout type de véhicule, à l'avantage d'élever le niveau de pénalité en relation avec l'infraction commise. Évidemment des balises très précises quant à son application devraient être établies afin de ne pas donner lieu à des poursuites policières ou être utilisées arbitrairement. Cette solution s'adresse à des situations de vitesse excessive ou de conduite dangereuse. La solution est drastique, mais certaines situations pourraient la nécessiter.

18.4.3 - Les nouvelles infractions (2000)

Que la SAAQ étudie également la possibilité de créer de nouvelles infractions propres à la moto et d'augmenter le nombre de situations où des points d'inaptitude pourraient être attribués.

Cette solution s'inscrit bien dans la notion du fautif payeur. Il a été porté à notre attention que les conducteurs possédant un dossier de points d'inaptitudes bien garni sont généralement surreprésentés dans les accidents à moto. Un examen plus approfondi de cette avenue vaut la peine d'être fait.

18.5 - La promotion de la sécurité routière est-elle suffisante?

18.5.1 - Le cours de perfectionnement à l'achat (2000)

Que les marchands envisagent de généraliser la pratique d'offrir un cours de perfectionnement à l'achat d'une motocyclette et que les assureurs envisagent aussi de généraliser la pratique de réduire le coût de l'assurance lorsqu'un cours a été suivi, de façon à encourager et reconnaître systématiquement le comportement prudent chez le motocycliste. Nous ne croyons pas qu'il faille ajouter quoique ce soit car cette solution est très explicite en soi.

18.5.2 - La sensibilisation à l'achat (2000)

Que les marchands de motocyclettes en viennent à promouvoir systématiquement la sécurité routière lors de l'achat d'une motocyclette de façon à sensibiliser l'acheteur au fait qu'il doit user de prudence avec son nouveau véhicule.

Il faudrait également que la SAAQ s'implique en ce qui concerne les achats de motos usagées directement d'un autre motocycliste. Elle devrait faire le même travail de sensibilisation que celui fait par le marchand.

Une excellente façon de s'assurer de rejoindre tous les motocyclistes, qu'ils soient nouveaux conducteurs ou conducteurs changeant pour un nouveau modèle. Rappelons que selon le rapport Hurt, dans plus de la moitié des accidents impliquant un conducteur de motos, ce dernier avait moins de 5 mois d'expérience sur la moto accidentée, même si l'expérience de conduite sur la route était de presque 3 ans.

18.5.3 - Le prêt du véhicule (2000)

Que les propriétaires de motocyclettes soient sensibilisés au fait que de prêter leur véhicule peut avoir des conséquences graves.

Ce type de sensibilisation doit être fait à travers le réseau de communication de la SAAQ, car elle est le seul organisme à pouvoir rejoindre l'ensemble des motocyclistes au moins une fois par année lors du renouvellement des immatriculations.

18.5.4 - Le mois de la sécurité à moto (2000)

Que le Ministère des Transports du Québec, à l'instar des états américains voisins, instaure annuellement (idéalement en mai) en collaboration avec la FMQ, un mois de la sécurité en moto.

Cette pratique s'est avérée très fructueuse dans plusieurs états américains, car elle a le bénéfice d'avoir beaucoup de visibilité sur l'ensemble de la population. En outre, elle pourrait être une excellente occasion de promouvoir la motocyclette comme véhicule de transport.

18.5.5 - Campagne printanière aux non motocyclistes (FMQ)

Sensibiliser les usagers de la route non motocyclistes au retour des motocyclettes sur le réseau routier par une campagne printanière de sensibilisation des autres usagers de la route en début de saison moto.

Présentement, le retour annuel des motocyclettes sur la route au printemps se fait largement dans l'ignorance des autres usagers de la route. En 2005, pour la première fois depuis plusieurs années, le Ministère des Transports du Québec, dans la région de Montréal, s'est servi des panneaux d'affichage électronique des conditions routières et de circulation pour sensibiliser les usagers automobilistes et camionneurs à partager la route avec les motocyclistes. C'est un bon début, mais il faudra sûrement aussi sensibiliser ces mêmes usagers non motocyclistes au fait qu'un comportement de leur part, même très acceptable vis-à-vis un autre automobiliste (ou camionneur), pourrait s'avérer mortellement dangereux vis-à-vis un motocycliste.

Par exemple, le fait de suivre de façon rapprochée une autre automobile n'aura pas du tout le même impact sur les occupants de la voiture devant lors d'un freinage d'urgence que ne l'aurait un arrêt brusque d'une motocyclette qui roule devant, pour son (ses) occupant(s).

18.5.6 - Diffusion d'un feuillet de sécurité (FMQ)

Le parc motocycliste du Québec se situe aux alentours de 143 000 motocyclettes actuellement. La FMQ, bien qu'elle possède l'expertise en matière de sécurité, n'a pas les coordonnées permettant de rejoindre ce parc en entier; la seule organisation ayant accès à ces données actuellement étant la SAAQ.

Notre projet premier consistera en la diffusion d'un feuillet sécurité, produit sous l'égide de la FMQ et qui sera rendu disponible à tous les motocyclistes québécois dans les succursales de la SAAQ. Une autre méthode de diffusion pourrait être d'inclure le feuillet dans l'envoi postal des avis de renouvellement d'immatriculation des motos. Bien évidemment, le feuillet pourra également être distribué lors des deux (2) mêmes Salons de la moto comme l'a fait la FMQ en 2005.

18.5.7 - Participation de la SAAQ (FMQ)

Favoriser un rapprochement entre la SAAQ et les motocyclistes afin que ces derniers se sentent plus à l'aise avec la SAAQ et se renseignent mieux au sujet des lois et règlements en vigueur.

Les motocyclistes ont souvent des questions auxquelles la FMQ n'est pas en mesure de répondre au sujet des lois et règlements en vigueur. La participation de la SAAQ lors d'activités telles que le Salon de la

Moto et du VTT de Québec et le Salon de la Moto de Montréal en février de chaque année serait certainement bénéfique en ce sens.

Il serait possible d'élaborer une stratégie par laquelle la SAAQ pourrait s'associer avec la FMQ pour la location d'un kiosque, de manière à aider les employés de la SAAQ, notamment lors de possibles réactions plus ou moins négatives de la part d'un participant, aux Salons de la moto, aux divers lois et règlements ou contraintes en vigueur.

18.5.8 - Appartenance des motocyclistes (FMQ)

Sensibilisation des motocyclistes aux nombreux avantages et bénéfices de faire partie d'une association motocycliste fédérée.

Le vécu de la Fédération tend à démontrer que, dans la plupart des cas, le comportement d'un motocycliste lorsqu'il roule seul est substantiellement différent de celui qu'il a lorsqu'il roule avec un ami ou en groupe. L'effet de faire partie d'un groupe modère souvent les ardeurs et les mauvaises tendances.

Il serait souhaitable que la SAAQ prône que les motocyclistes adhèrent à des associations motocyclistes affiliées à la FMQ afin que leur comportement soit influencé par l'importance accordée à la conduite sécuritaire et au civisme au guidon et prônés par la FMQ et ses associations affiliées.

19 - La victime

19.1 - En bref

«Les actions de prévention posées par l'État par le passé, dans le domaine du motocyclisme québécois, ont été trop timides pour diminuer substantiellement les accidents de moto. Les motocyclistes considèrent qu'ils sont déjà victimes sur la route selon les rapports Hurt et MAIDS et maintenant nous voudrions les rendre victimes à nouveau à travers une tarification.»

19.2 - La perception

Nous espérons que notre perception n'est pas fondée, mais il nous est permis de croire avec les informations que nous possédons, que la SAAQ privilégie la hausse des cotisations à la réduction des réclamations. De ce fait, elle néglige d'assumer pleinement son devoir de société d'État qui doit être de corriger les problèmes à la source plutôt que de faire du rattrapage par la suite.

Nous croyons que l'État devrait accroître substantiellement ses actions afin d'améliorer le bilan routier du motocyclisme. S'il s'est amélioré, c'est que le motocyclisme s'est pris en main et qu'il a posé les gestes qui auraient dû être initiés par l'État lui-même. À la lumière des rapports Hurt et MAIDS, il appert que nous sommes déjà des victimes dans une forte proportion des cas, étant frappé par les autres véhicules ou n'attirant pas assez leur attention et de ce fait encore une fois victime.

En outre, nous croyons que les moyens initiés par l'État, malgré toutes les propositions et les recommandations que nous avons faites par le passé, sont beaucoup trop timides pour assurer des résultats significatifs. L'abolition de l'obligation des cours de conduite en 1997, et qui a duré quelques années, a sans doute constitué la décision la plus marquante quant au désintéressement du sort des motocyclistes et à la méconnaissance du motocyclisme par l'État. Nous croyons, qu'encore une fois, les motocyclistes sont victimes de l'absence de mesures sérieuses pour réduire le nombre d'accidents au Québec.

Nous ne pouvons également passer sous silence, le manque de coopération de l'État avec les organisations motocyclistes, afin de rejoindre l'ensemble des motocyclistes québécois en regard des différentes initiatives qui sont de nature à faire la promotion de la sécurité routière et ainsi de réduire les accidents. L'État est le seul à avoir accès à tous les motocyclistes québécois et son absence de participation voue à l'échec toute initiative de communication quelle qu'elle soit. Encore là, les motocyclistes québécois se considèrent victimes de la collaboration timide de l'État.

Les motocyclistes font déjà largement leur part en regard à la contribution d'assurance. Au départ, chaque motocyclette immatriculée fait l'objet d'une contribution d'assurance de 253 \$ alors que le montant

correspondant pour une automobile n'est que de 107 \$. Mais ce n'est pas tout, car les statistiques dressées par la SAAQ en 2001 faisaient état de 92 892 motocyclettes immatriculées pour seulement 820 détenteurs de permis dont la classe principale était l'une de celles liées à la motocyclette. Ce qui signifie que plus de 99 % des motocyclistes sont également des automobilistes. À ce titre, ils paient donc la contribution de 253 \$ et celle de 107 \$ pour un total de 360 \$, soit 336 % de ce qui est exigé pour une automobile. Les contributions sont cumulatives alors que le risque ne l'est pas, puisqu'un des deux véhicules est forcément inutilisé pendant que la personne se sert de l'autre. Le motocycliste est donc victime d'une tarification inéquitable.

En résumé, si la situation motocycliste a toujours été une préoccupation pour l'État, pourquoi les mesures pour corriger la situation se font-elles encore attendre? Pourquoi avoir attendu l'accumulation d'un déficit avant d'agir? Pourquoi la seule action perceptible présentement semble-t-elle de nature pécuniaire?

Les motocyclistes québécois considèrent donc qu'ils sont victimes dans tous les cas. Ils sont victimes sur la route et le paient chèrement de leur vie ou d'un handicap permanent. Ils sont victimes du désintéressement de l'État en regard des moyens à prendre pour les protéger. Ils sont victimes de l'État quant à la coopération timide de cette dernière dans plusieurs initiatives. Ils sont victimes d'une tarification qui est déjà supérieure à celle déboursée par les automobilistes. Et maintenant, il faudrait qu'ils soient encore victimes à travers une hausse de tarification?

Les motocyclistes considèrent que cette dernière situation serait vraiment la goutte qui ferait déborder le vase.

20 - Le résumé

20.1 - Le motocycliste

«La population a généralement, à tort, une image plutôt négative du motocycliste. Elle encourage, sans le savoir, ses élus à adopter le même comportement envers les motocyclistes. Il s'ensuit la mise en place de solutions parfois même «discriminatoires» à leurs égards, car les élus croient ainsi répondre au désir de la population. On oublie parfois que les motocyclistes font partie de ladite population.»

20.2 - Le véhicule

«Les motos dites sportives sont fausement visées comme étant la cause des accidents, car ce sont les plus de 35 ans qui sont représentés dans les accidents et ces derniers ne sont généralement pas amateurs de motos sportives. En outre, la puissance et la cylindrée ne peuvent être utilisées comme critères de tarification, car il a été démontré qu'elles arrivent très loin dans les causes d'accidentologie. Ce n'est pas le véhicule qu'on doit viser, mais plutôt le conducteur et son comportement.»

20.3 - Les associations

«La population et les élus connaissent peu le côté altruiste des motocyclistes qui, à travers leur vie associative, épousent des causes pour les démunis. En outre, cette vie associative renforce l'adoption de comportements qui sont de nature à assurer leur sécurité sur les routes et à diminuer les accidents. Cette vie associative devrait être encouragée auprès de l'ensemble des motocyclistes québécois à travers le canal privilégié de la SAAQ.»

20.4 - L'économie

«L'apport économique annuel de la moto se chiffrait à près d'un milliard de dollars en 2005 et l'État retire plus de \$ 200 millions par année en taxes et en impôts. Une hausse des droits d'assurance se traduirait par des pertes de plusieurs centaines de millions d'ici 2010 et particulièrement au niveau des revenus de l'État.»

20.5 - La réalité hors du Québec

«La société québécoise ne considère pas la moto comme ayant un apport social positif. À ce titre, les autorités risquent de nuire considérablement à l'éclosion d'un moyen de transport qui sera vraisemblablement mieux reconnu d'ici quelques années, comme il l'est ailleurs.»

20.6 - L'avenir

«Les autorités n'octroient pas à la moto les avantages dont elle bénéficie dans les autres pays et, de ce fait, négligent la moto comme solution aux engorgement urbains, à la réduction de l'utilisation des énergies non renouvelables et à la diminution de la pollution.»

20.7 - Les discriminations

«Les problématiques auxquelles fait face le motocyclisme québécois ne sont pas de nature à favoriser son éclosion au sein de la société québécoise. La coopération entre les autorités et les utilisateurs est la seule voie qui permettra de trouver des solutions viables.»

20.8 - L'accidentologie

«Les rapports Hurt (États-Unis) et MAIDS (Europe) concluent tous les deux, à 20 ans d'intervalle, que les motocyclistes sont plus souvent victimes que fautifs lors d'accidents. Ils indiquent également que la formation et l'éducation des motocyclistes et des automobilistes sont des éléments essentiels pour éviter les accidents. En outre, ils mentionnent que la vitesse de collision est relativement basse lors d'accidents à moto, indiquant que la vitesse n'en est vraisemblablement pas le facteur prédominant.»

20.9 - La vitesse

«Les données recueillies sur les lieux d'accidents n'ont pas la rigueur nécessaire à une analyse réaliste de la situation et le mythe de la vitesse excessive continue à être alimenté par une fausse perception de la réalité motocycliste. Si la faute doit être attribuée à quelqu'un, c'est au conducteur et non au type ou à la catégorie de véhicules qu'il conduit.»

20.10 - Les routes

«L'état des routes est un facteur de risque important pour le motocycliste et pourtant il ne contribue en rien à sa détérioration. Il est un utilisateur écologique et par contre ne bénéficie pas au Québec d'avantages qui lui sont reconnus ailleurs.»

20.11 - Le bilan routier

«L'éducation, la sensibilisation et la formation ont fait leur preuve dans le passé. Le monde motocycliste, avec ses faibles moyens, s'est pris en main et affiche une amélioration constante de son bilan routier depuis vingt ans. Les autorités sont demeurées absentes du dossier, privant ainsi le motocyclisme d'une aide qui aurait pu être déterminante dans le bilan routier. Les motocyclistes n'accepteront pas de payer

après avoir été abandonnés à leur sort. Les autorités doivent maintenant reconnaître leur absence et corriger la situation sans que les motocyclistes en fassent les frais.»

20.12 - Le régime «Sans égard à la faute»

«Nous appuyons le respect du régime «sans égard à la faute» à condition qu'il n'identifie pas de faute tant au niveau des contributions qu'au niveau des indemnisations. Au nom de l'équité, on a introduit une iniquité en répartissant sur les conducteurs sans réclamation, le fardeau du coût des indemnisations de cette catégorie.»

20.13 - La formation

«L'abolition des cours de conduite pour motocyclistes en 1997 a été une erreur et on tente de refiler la facture aux motocyclistes. Les solutions faciles ou une hausse de la tarification ne régleront pas la problématique. La FMQ est la sommité en matière de sécurité motocycliste au Québec et la SAAQ devrait appuyer et supporter les pistes de solutions qu'elle propose.»

20.14 - La victime

«Les actions de prévention posées par l'État par le passé, dans le domaine du motocyclisme québécois, ont été trop timides pour diminuer substantiellement les accidents de moto. Les motocyclistes considèrent qu'ils sont déjà victimes sur la route selon les rapports Hurt et MAIDS et maintenant nous voudrions les rendre victimes à nouveau à travers une tarification.»

21 - La conclusion

Comme nous pouvons le constater, le motocyclisme est un domaine beaucoup plus complexe qu'il n'y paraît. À première vue, les solutions peuvent sembler faciles à identifier et à ce chapitre, de nombreux «charlatans» se déclarent en mesure d'identifier celle qui résoudra tout. Tout le monde peut prétendre avoir de bonnes idées, mais celles qui solutionnent les situations difficiles, telles que nous connaissons actuellement, exigent que l'improvisation et les apparences trompeuses soient mises de côté. Ne laissons pas les «érudits» du motocyclisme ou les «opportunistes» nous jeter de la poudre aux yeux. La situation qui nous confronte présentement doit faire appel à des connaissances élargies du motocyclisme et de ses différentes facettes.

Il faut avoir regardé ailleurs dans le monde, soit en Europe ou aux États-Unis, pour s'apercevoir que plusieurs solutions prônées par des «érudits» ont été de lamentables échecs et n'ont rien donné sur le plan de la réduction des accidents. Quand on observe l'évolution du motocyclisme en Europe, en regard des législations et des solutions envisagées, on s'aperçoit rapidement qu'au Québec on s'imagine inventer des solutions qui ont pourtant déjà été tentées chez nos voisins d'outre-mer et qui n'ont pas fonctionné.

Le CAPM et la FMQ ont développé des expertises qui sont reconnues, non seulement au Québec, mais également à l'extérieur de nos frontières. Ces connaissances sont le fruit de dizaines d'années d'implication et d'analyse du motocyclisme québécois. Ces organisations sont prêtes à mettre tout leur savoir au service de l'État dans le but d'identifier des solutions adéquates et durables. Après tout, ce sont de nos vies qu'il s'agit.

En termes de conclusion, nous nous devons d'insister sur la mise en place de mesures rapides dans le but de réduire le nombre d'accidents à moto. Tout délai se traduira par quelques vies que nous n'aurons pu sauver.

22 - Annexe A – Historique des démarches récentes

8 décembre 2003 - Rencontre avec le cabinet du ministre des Transports suite à une augmentation appréhendée des plaques d'immatriculations.

20 mai 2004 - Rencontre avec le cabinet du ministre des Transports nous indiquant l'accord du ministre quant à la mise sur pied de groupes de travail interministériels.

9 septembre 2004 - Rencontre de démarrage des groupes de travail interministériels et mise en priorité des dossiers.

14 octobre 2004 - Rencontre du groupe de travail interministériel sur les immatriculations.

20 octobre 2004 - Lettre au ministre des Transports par le coordonnateur du groupe de travail interministériel (aucune réponse).

22 novembre 2004 - Lettre au ministre des Transports quant à notre déception de la rencontre d'octobre (aucune réponse).

2 décembre 2004 - Lettre au coordonnateur du groupe de travail interministériel pour lui indiquer notre inquiétude sur l'absence de rencontres subséquentes.

19 janvier 2005 – Début des travaux du groupe de travail interministériel sur l'homologation des motocyclettes.

14 février 2005 - Lettre au nouveau ministre des Transports, afin de faire le lien avec les diverses démarches entreprises avec son prédécesseur.

9 mai 2005 - Lettre au ministre des Finances, quant à l'impact des décisions de la SAAQ sur les revenus de l'État (aucune réponse).

16 mai 2005 – Lettre aux députés expliquant la raison d'être de la Journée du loup X se tenant à Québec.

20 juin 2005 - Réponse du ministre des Transports évitant d'adresser nos préoccupations.

4 août 2005 - Première lettre au Premier Ministre du Québec, afin de lui demander un moratoire sur la hausse des droits d'assurance.

10 août 2005 - Rencontre prévue avec le vice-premier ministre, M. Jacques Dupuis (reportée à une date indéterminée).

24 août 2005 - Rencontre prévue avec le PDG de la SAAQ (reportée à une date indéterminée).

26 août 2005 - Appel de la FMQ à la SAAQ pour rétablir certains faits sur un article de journal (retour d'appel après plusieurs semaines).

29 août 2005 - Accusé réception de notre première lettre au premier ministre.

4 septembre 2005 - Seconde lettre au Premier Ministre du Québec, afin d'insister sur le moratoire et lui demander une rencontre avec le ministre des Transports et le PDG de la SAAQ (aucune réponse).

9 septembre 2005 - Accusé réception de notre deuxième lettre au Premier Ministre.

28 septembre 2005 - rencontre avec le PDG de la SAAQ.

1 novembre 2005 – Lettre au ministre des transports sur le dépôt des pétitions à l'Assemblée Nationale.

29 novembre 2005 – Accusé réception de notre lettre au ministre des Transports.

15 décembre 2005 – Réception de l'invitation à déposer un mémoire à la Commission du Transport et de l'environnement.

17 février 2006 – Dépôt du présent mémoire.

23 - Annexe B – Lettres à Monsieur Jean Charest

23.1 - Lettre du 4 août 2005

Montréal, le 4 août 2005

Monsieur Jean Charest,
Premier Ministre,
Conseil exécutif
Édifice Honoré-Mercier
835, boul. René-Lévesque Est
3e étage
Québec (Québec)
G1A1B4

Sujet : Moratoire sur la hausse des droits d'assurance pour les motocyclistes

Monsieur le Premier Ministre,

La mission du Comité d'action politique motocycliste (CAPM) consiste en la défense et la promotion des droits et liberté des motocyclistes québécois. La motocyclette étant un véhicule de promenade défini dans le Code de la sécurité routière, notre but est de veiller à ce que l'application de la réglementation se fasse de façon équitable et sans discrimination. Toutes nos actions entreprises en ce sens le sont toujours dans le cadre de la légalité.

Suite aux différentes nouvelles rapportées par les médias et les conférences de presse qui se sont tenues quant à une éventuelle hausse des droits d'assurance pour les motocyclistes, nous jugeons nécessaire de vous informer sur les enjeux réels actuellement en cause, afin de vous permettre de les apprécier à leur juste valeur. Bien que les différentes déclarations faites à ce jour ne puissent être interprétées comme une annonce officielle de la nouvelle tarification, elles demeurent très préoccupantes pour les motocyclistes qui se verraient de plus imputés d'une double tarification, étant propriétaires simultanément d'un véhicule automobile et d'une motocyclette à plus de 99%. En fonction de ces récentes annonces, nous demeurons sous l'impression que les échanges des dix-huit (18) derniers mois ont été écartés ou oubliés, bien que certains points discutés nous aient été indiqués comme acquis par l'entourage du Ministre des Transports, laissant même miroiter une politique québécoise sur le motocyclisme. Ces points devaient avoir une incidence importante sur les droits d'assurance des motocyclistes. A titre d'information, nous joignons, à la présente lettre, les documents que nous avons présentés au cours de ces discussions.

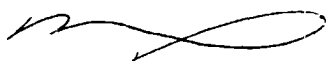
Depuis l'automne 2003, le CAPM participe à des groupes de travail sur le motocyclisme québécois, groupes qui nous ont été accordées par le Ministre des Transports. Divers sujets y sont abordés et un consensus de tous les participants fut établi, dès le début des travaux, afin de s'assurer que des actions unilatérales ne soient posées de nature à porter préjudice à l'une des parties.

Les récentes déclarations sur la hausse des droits d'assurance (pour les motocyclistes) viennent, à notre avis, de faire une entorse à cette entente, car elles sont issues d'un seul paramètre du motocyclisme québécois, soit le bilan routier. Or, les discussions en cours ou prévues couvrent des aspects beaucoup plus larges du motocyclisme et de son avenir. Nous croyons que les récentes déclarations, si elles devaient se concrétiser, viendraient nuire de façon importante à un regard plus contemporain et réaliste du monde de la moto comme agent de solution à des problématiques tels l'environnement, le développement durable et la gestion de la circulation urbaine. Nous sommes persuadés que le Québec devrait examiner la moto comme une solution à certains problèmes et ainsi devenir un leader innovateur dans un secteur ciblé du développement durable.

En conséquence, nous vous demandons d'émettre un moratoire sur la hausse des droits d'assurance pour les motocyclistes et ainsi de surseoir temporairement à une action qui pourrait avoir des effets néfastes sur des solutions d'avenir. Le motocyclisme québécois devrait bénéficier du même traitement rigoureux et équitable qui a été accordé récemment aux véhicules hors-route. Ce type d'approche nous semble de nature à initier des discussions qui mettront en cause tous les intervenants principaux et périphériques du motocyclisme québécois et ainsi pourront éclairer les autorités sur la place de la moto au sein de la mosaïque des moyens à privilégier afin de résoudre certains problèmes actuels et futurs et ainsi développer une vision claire et équitable du motocyclisme au Québec. Suite à un tel exercice, il sera toujours temps de revenir à la problématique à laquelle fait face la SAAQ et qui peut, selon nous, être solutionnée de plusieurs façons dans les délais que lui prescrit la Loi.

Nous sommes persuadés que votre lettre du 21 mars 2003 ne sera pas sans lendemain et dans cette optique, nous osons croire que vous opterez pour l'alternative du moratoire, soit celle qui nous apparaît comme la plus prometteuse dans la situation actuelle. Notre objectif est de recevoir un traitement équitable et de nous assurer que des décisions, aussi importantes qu'une hausse substantielle des droits d'assurance des motocyclettes, ne soient prises en ne considérant qu'un seul axe de la question.

Veuillez agréer, Monsieur le Premier Ministre, nos salutations distinguées



Normand Noisieux
Porte-parole
Comité d'action politique motocycliste

c.c. : M. Michel Després, Ministre des transports
Mme Louise Harel, Chef parlementaire de l'opposition
MM. Serge Huard, Président du Comité d'action politique motocycliste
Bernard Benoit, Président de la Fédération motocycliste du Québec
Robert Ramsay, Président du Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur
Pierre Riendeau, Président de l'Association des marchands de motos du Québec

23.2 - Lettre du 6 septembre 2005

Montréal, le 6 septembre 2005

Monsieur Jean Charest,
Premier Ministre,
Conseil exécutif
Édifice Honoré-Mercier
835, boul. René-Lévesque Est
3^e étage
Québec (Québec)
G1A1B4

Sujet : Hausse des contributions d'assurance pour les motocyclistes

Monsieur le Premier Ministre,

La présente fait suite à notre lettre du 10 août dernier portant sur un moratoire quant à la hausse des contributions d'assurance pour les motocyclistes. Tel que mentionné dans cette dernière, nous vous demandons d'émettre un moratoire afin qu'une évaluation sérieuse de la situation motocycliste québécoise soit faite.

À la lumière d'une réponse de Monsieur Michel Després, ministre des Transports, à une lettre que nous lui avons fait parvenir, nous sommes en droit de nous inquiéter et sa teneur confirme qu'un moratoire s'impose. Cette réponse a amené le conseil d'administration du Comité d'action politique motocycliste (CAPM) à adopter, à l'unanimité lors d'une réunion spéciale, la résolution suivante :

«Le CAPM est d'avis que les élus et les fonctionnaires de la SAAQ souffrent d'une carence quant à leur connaissance et leur expertise du monde motocycliste québécois. Cette lacune pourrait porter préjudice aux motocyclistes en regard des décisions qui seront prises à court terme quant à la hausse des contributions d'assurance. En conséquence, les membres du conseil d'administration du CAPM demandent de toute urgence une rencontre de ses représentants avec le ministre des Transports et le président-directeur général de la SAAQ avant la rencontre décisionnelle publique du 17 septembre 2005. Cette rencontre est organisée par le CAPM dans le but de faire le point sur l'état des présentes discussions, sur les actions à entreprendre par la suite et ainsi répondre aux vœux des motocyclistes qui la réclament avec insistance depuis le début de l'été.».

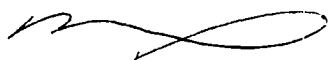
Le CAPM craint que certains éléments radicaux, qui prennent de plus en plus d'ampleur face aux intentions dévoilées par le gouvernement, entreprennent des actions d'éclat que, d'avance, nous réprouvons. Nous réitérons notre intention de tenter, en fonction de ce qui est sous notre contrôle, d'éviter un conflit. Le CAPM veut tout mettre en œuvre afin d'identifier, en collaboration avec les autorités compétentes, des solutions à long terme à la présente problématique.

Le CAPM, qui représente plus de 95% du monde motocycliste organisé, a comme mission la défense et la promotion des droits et liberté des motocyclistes québécois. La motocyclette étant un véhicule de promenade défini dans le Code de la sécurité routière, notre but est de veiller à ce que l'application de la réglementation se fasse de façon équitable et sans discrimination. Toutes nos actions entreprises en ce sens le sont toujours dans le cadre de la légalité.

Notre objectif est de recevoir un traitement équitable et de nous assurer que des décisions, aussi importantes qu'une hausse substantielle des contributions d'assurance des motocyclettes, ne soient prises en ne considérant qu'un seul axe de la question. Le CAPM est convaincu que l'approbation d'un moratoire est essentielle afin de permettre aux parties en présence d'évaluer adéquatement tous les paramètres.

Vous comprendrez que comme organisation, nous sommes contraints à un calendrier qui nous est dicté par la structure administrative et décisionnelle du monde motocycliste organisé. L'automne est particulièrement critique, car c'est la période au cours de laquelle les motocyclistes exigent que leurs organisations leur rendent des comptes.

Veuillez agréer, Monsieur le Premier Ministre, nos salutations distinguées



Normand Noiseux
Porte-parole
Comité d'action politique motocycliste
Tél. : (514) 918-3954

c.c. : MM. Jacques Dupuis, Vice-premier ministre et ministre de la Sécurité publique
Michel Després, Ministre des transports
Mme Louise Harel, Chef parlementaire de l'opposition
MM. Serge Deslières, Porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports
Serge Huard, Président du Comité d'action politique motocycliste
Bernard Benoit, Président de la Fédération motocycliste du Québec
Robert Ramsay, Président du Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur
Pierre Riendeau, Président de l'Association des marchands de motos du Québec

24 - Annexe C – Sommaire du rapport Hurt

Hurt Report Summary

Motorcycle Accident Cause Factors and Identification of Countermeasures

A motorcycle accident study offers you and your students a wealth of information about accidents and how to avoid them. The "Motorcycle Accident Cause Factors and Identification of Countermeasures," is a study conducted by the University of Southern California (USC). With funds from the National Highway Traffic Safety Administration, researcher Harry Hurt investigated almost every aspect of 900 motorcycle accidents in the Los Angeles area. Additionally, Hurt and his staff analyzed 3,600 motorcycle traffic accident reports in the same geographic area.

Reprinted here for your information and use are the findings.

The final report is several hundred pages. If you choose to have this document in your resource library, the order information is:

- Motorcycle Accident Cause Factors and Identification of Countermeasures, Volume 1: Technical Report, Hurt, H.H., Ouellet, J.V. and Thom, D.R., Traffic Safety Center, University of Southern California, Los Angeles, California 90007, Contract No. DOT HS-5-01160, January 1981 (Final Report)

This document is available through:

- The National Technical Information Service, Springfield, Virginia 22161. "Motorcycle Accident Cause Factors and Identification of Countermeasures"

Findings

Throughout the accident and exposure data there are special observations which relate to accident and injury causation and characteristics of the motorcycle accidents studied. These findings are summarized as follows:

1. Approximately three-fourths of these motorcycle accidents involved collision with another vehicle, which was most usually a passenger automobile.
2. Approximately one-fourth of these motorcycle accidents were single vehicle accidents involving the motorcycle colliding with the roadway or some fixed object in the environment.
3. Vehicle failure accounted for less than 3% of these motorcycle accidents, and most of those were single vehicle accidents where control was lost due to a puncture flat.
4. In the single vehicle accidents, motorcycle rider error was present as the accident precipitating factor in about two-thirds of the cases, with the typical error being a slide out and fall due to over braking or running wide on a curve due to excess speed or under-cornering.
5. Roadway defects (pavement ridges, potholes, etc.) were the accident cause in 2% of the accidents; animal involvement was 1% of the accidents.
6. In the multiple vehicle accidents, the driver of the other vehicle violated the motorcycle right-of-way and caused the accident in two-thirds of those accidents.
7. The failure of motorists to detect and recognize motorcycles in traffic is the predominating cause of motorcycle accidents. The driver of the other vehicle involved in collision with the motorcycle did not see the motorcycle before the collision, or did not see the motorcycle until too late to avoid the collision.
8. Deliberate hostile action by a motorist against a motorcycle rider is a rare accident cause. The most frequent accident configuration is the motorcycle proceeding straight then the automobile makes a left turn in front of the oncoming motorcycle.
9. Intersections are the most likely place for the motorcycle accident, with the other vehicle violating the motorcycle right-of-way, and often violating traffic controls.
10. Weather is not a factor in 98% of motorcycle accidents.
11. Most motorcycle accidents involve a short trip associated with shopping, errands, friends, entertainment or recreation, and the accident is likely to happen in a very short time close to the trip origin.
12. The view of the motorcycle or the other vehicle involved in the accident is limited by glare or obstructed by other vehicles in almost half of the multiple vehicle accidents.

13. Conspicuity of the motorcycle is a critical factor in the multiple vehicle accidents, and accident involvement is significantly reduced by the use of motorcycle headlamps (on in daylight) and the wearing of high visibility yellow, orange or bright red jackets.
14. Fuel system leaks and spills were present in 62% of the motorcycle accidents in the post-crash phase. This represents an undue hazard for fire.
15. The median pre-crash speed was 29.8 mph [48.0 Kph], and the median crash speed was 21.5 mph [34.6 Kph], and the one-in-a-thousand crash speed is approximately 86 mph [138 Kph].
16. The typical motorcycle pre-crash lines-of-sight to the traffic hazard portray no contribution of the limits of peripheral vision; more than three-fourths of all accident hazards are within 45 degrees of either side of straight ahead.
17. Conspicuity of the motorcycle is most critical for the frontal surfaces of the motorcycle and rider
18. Vehicle defects related to accident causation are rare and likely to be due to deficient or defective maintenance.
19. Motorcycle riders between the ages of 16 and 24 are significantly overrepresented in accidents; motorcycle riders between the ages of 30 and 50 are significantly underrepresented. Although the majority of the accident-involved motorcycle riders are male (96%), the female motorcycles riders are significantly overrepresented in the accident data.
20. Craftsmen, laborers, and students comprise most of the accident-involved motorcycle riders. Professionals, sales workers, and craftsmen are underrepresented and laborers, students and unemployed are overrepresented in the accidents.
21. Motorcycle riders with previous recent traffic citations and accidents are overrepresented in the accident data.
22. The motorcycle riders involved in accidents are essentially without training; 92% were self-taught or learned from family or friends. Motorcycle rider training experience reduces accident involvement and is related to reduced injuries in the event of accidents
23. More than half of the accident-involved motorcycle riders had less than 5 months experience on the accident motorcycle, although the total street riding experience was almost 3 years. Motorcycle riders with dirt bike experience are significantly underrepresented in the accident data.
24. Lack of attention to the driving task is a common factor for the motorcyclist in an accident.
25. Almost half of the fatal accidents show alcohol involvement.

26. Motorcycle riders in these accidents showed significant collision avoidance problems. Most riders would over brake and skid the rear wheel, and under brake the front wheel greatly reducing collision avoidance deceleration. The ability to counter steer and swerve was essentially absent.
27. The typical motorcycle accident allows the motorcyclist just less than 2 seconds to complete all collision avoidance action.
28. Passenger-carrying motorcycles are not overrepresented in the accident area.
29. The driver of the other vehicles involved in collision with the motorcycle are not distinguished from other accident populations except that the ages of 20 to 29, and beyond 65 are overrepresented. Also, these drivers are generally unfamiliar with motorcycles
30. The large displacement motorcycles are underrepresented in accidents but they are associated with higher injury severity when involved in accidents.
31. Any effect of motorcycle color on accident involvement is not determinable from these data, but is expected to be insignificant because the frontal surfaces are most often presented to the other vehicle involved in the collision.
32. Motorcycles equipped with fairings and windshields are underrepresented in accidents, most likely because of the contribution to conspicuity and the association with more experienced and trained riders.
33. Motorcycle riders in these accidents were significantly without motorcycle license, without any license, or with license revoked.
34. Motorcycle modifications such as those associated with the semi-chopper or cafe racer are definitely overrepresented in accidents.
35. The likelihood of injury is extremely high in these motorcycle accidents-98% of the multiple vehicle collisions and 96% of the single vehicle accidents resulted in some kind of injury to the motorcycle rider; 45% resulted in more than a minor injury.
36. Half of the injuries to the somatic regions were to the ankle-foot, lower leg, knee, and thigh-upper leg.
37. Crash bars are not an effective injury countermeasure; the reduction of injury to the ankle-foot is balanced by increase of injury to the thigh-upper leg, knee, and lower leg.
38. The use of heavy boots, jacket, gloves, etc., is effective in preventing or reducing abrasions and lacerations, which are frequent but rarely severe injuries.

39. Groin injuries were sustained by the motorcyclist in at least 13% of the accidents, which typified by multiple vehicle collision in frontal impact at higher than average speed.
40. Injury severity increases with speed, alcohol involvement and motorcycle size.
41. Seventy-three percent of the accident-involved motorcycle riders used no eye protection, and it is likely that the wind on the unprotected eyes contributed in impairment of vision which delayed hazard detection.
42. Approximately 50% of the motorcycle riders in traffic were using safety helmets but only 40% of the accident-involved motorcycle riders were wearing helmets at the time of the accident.
43. Voluntary safety helmet use by those accident-involved motorcycle riders was lowest for untrained, uneducated, young motorcycle riders on hot days and short trips.
44. The most deadly injuries to the accident victims were injuries to the chest and head.
45. The use of the safety helmet is the single critical factor in the prevention of reduction of head injury; the safety helmet which complies with FMVSS 218 is a significantly effective injury countermeasure.
46. Safety helmet use caused no attenuation of critical traffic sounds, no limitation of precrash visual field, and no fatigue or loss of attention; no element of accident causation was related to helmet use.
47. FMVSS 218 provides a high level of protection in traffic accidents, and needs modification only to increase coverage at the back of the head and demonstrate impact protection of the front of full facial coverage helmets, and insure all adult sizes for traffic use are covered by the standard.
48. Helmeted riders and passengers showed significantly lower head and neck injury for all types of injury, at all levels of injury severity.
49. The increased coverage of the full facial coverage helmet increases protection, and significantly reduces face injuries.
50. There is not liability for neck injury by wearing a safety helmet; helmeted riders had less neck injuries than unhelmeted riders. Only four minor injuries were attributable to helmet use, and in each case the helmet prevented possible critical or fatal head injury.
51. Sixty percent of the motorcyclists were not wearing safety helmets at the time of the accident. Of this group, 26% said they did not wear helmets because they were uncomfortable and inconvenient, and 53% simply had no expectation of accident involvement.
52. Valid motorcycle exposure data can be obtained only from collection at the traffic site. Motor vehicle or driver license data presents information which is completely unrelated to actual use.

53. Less than 10% of the motorcycle riders involved in these accidents had insurance of any kind to provide medical care or replace property.