

COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

**CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDITIONS PUBLIQUES
à l'égard des projets de lois n^{os} 42 et 55 - Loi modifiant le code
de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude
et Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et
d'autres dispositions législatives**

Mémoire présenté par la Fédération motocycliste du Québec

Décembre 2007



À PROPOS DE LA FÉDÉRATION MOTOCYCLISTE DU QUÉBEC

La Fédération motocycliste du Québec (FMQ) est un organisme sans but lucratif qui existe depuis 1974. Elle rayonne aujourd'hui à la grandeur du Québec par le biais de la centaine d'associations qui la composent et qui représentent toutes les régions administratives du Québec.

Depuis son origine, la FMQ s'est donné pour mission la promotion du motocyclisme, des intérêts des adeptes de cette activité/moyen de transport et la défense de leurs droits. L'atteinte de ses objectifs repose sur trois axes fondamentaux :

SÉCURITÉ – CIVISME – FRATERNITÉ

En raison de la concentration de ses efforts dans ces trois champs d'action, elle a développé au fil des ans une expertise des plus pointues dans le domaine de la sécurité motocycliste. Elle est, au Québec et en tenant compte autant des entités privées et publiques que gouvernementales et paragouvernementales, l'organisation qui investit le plus d'énergie et de ressources dans la recherche et les activités en vue de l'amélioration de la sécurité des motocyclistes. Elle constitue ainsi aujourd'hui une référence incontournable en la matière.

COMMENTAIRES SUR LES PROJETS DE LOIS N^{OS} 42 ET 55

Notre intervention sera brève mais nous souhaitons sincèrement qu'elle soit entendue et qu'elle suscitera une action rapide de la part des instances concernées.

Considérant que les motocyclistes sont des usagers de la route à part entière et que leur sécurité devrait revêtir autant d'importance que celle des autres utilisateurs du réseau public, l'intervention de la Fédération motocycliste du Québec (FMQ) sur les projets de lois énoncés en page couverture se concentrera sur les effets qu'on peut en attendre sur la sécurité des motocyclistes qui constitue le champ d'action et d'expertise de la FMQ.

Dans un premier temps et de façon générale, ces projets de loi sont louables et devraient obtenir l'appui de la majorité de la population du fait qu'ils servent l'objectif visé, soit celui d'améliorer la sécurité liée à l'usage du réseau routier. Cependant force est de constater qu'ils contiennent peu, sinon aucun élément pouvant accroître spécifiquement la sécurité des motocyclistes ou, à tout le moins, réduire les risques qui les menacent. Nous profiterons donc de l'occasion qui nous est présentement offerte pour proposer quelques solutions en ce sens en espérant de tout cœur que les membres de cette commission et, par ricochet, l'ensemble des élus à l'Assemblée nationale, prennent nos arguments suffisamment au sérieux pour **agir dès maintenant, en particulier sur les éléments les plus susceptibles d'entraîner à court terme une augmentation du nombre de victimes** parmi le groupe d'usagers vulnérables que constituent les motocyclistes.

Mais avant d'aborder ces solutions, nous croyons important de souligner que les modifications législatives présentement proposées par la Ministre des transports ne produiront les effets escomptés qu'en autant **que les ressources nécessaires à leur mise en application soient suffisantes et engagées en ce sens**. Ainsi 2007, proclamée Année de la sécurité routière, présente à ce jour une amélioration marquée du bilan routier et cela, sans l'apport d'aucun changement au Code de la sécurité routière. Ce résultat pourrait s'expliquer en partie par le fait que, après quelques années de relations de travail tendues entre les autorités et les principaux corps policiers, tensions qui ont conduit à un relâchement du zèle appliqué à faire respecter le code et à une détérioration du bilan routier, les forces policières sont, cette année, redevenues omniprésentes aux endroits critiques afin de rappeler aux contrevenants qu'il y a des conséquences à enfreindre les règles établies.

Nous imaginons avec satisfaction que le Ministère des Transports envisagera également de s'attaquer bientôt à des changements à notre réseau routier compte tenu de l'affirmation d'un membre de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) qui déclarait que 30% des accidents étaient dus à la configuration routière.

Nous saluons l'accroissement des peines liées aux vitesses excessives dépassant certains seuils et celles liées à des récidives et nous suggérons qu'il serait également approprié de **traiter de la même manière certaines infractions lorsqu'elles entraînent un accident**. Nous pensons ici aux défauts de céder le passage qui représentent la cause la plus fréquente d'accidents impliquant une motocyclette et un autre véhicule. D'un point de vue préventif sur ce point, nous croyons qu'un programme de sensibilisation continu à longueur d'année, traitant de la réalité des motocyclistes parmi les autres groupes d'utilisateurs, pourrait contribuer à réduire le nombre d'accidents de ce type.

La remise en vigueur de l'obligation de suivre un cours de conduite comme condition préalable à l'obtention d'un permis de conduire nous rappelle la situation qui s'est produite relativement aux motocyclistes à la fin des années '90. Cette obligation avait été suspendue malgré nos objections. Deux ans et quelques victimes plus tard, le Ministre des transports de l'époque revenait sur cette malheureuse décision et ramenait l'obligation des cours de conduite pour les motocyclistes. On assiste donc aujourd'hui au chapitre suivant de la logique dictant que la formation n'est superflue pour personne. L'expérience et des études nous prouvent cependant que celle-ci n'est pas une solution miracle. Sa portée est limitée en raison de sa très courte durée. Les comportements observés et vécus par le futur conducteur, passager dans le véhicule de ses parents ou d'amis, de même que la période d'apprentissage en compagnie d'un accompagnateur peuvent avoir plus d'impact mais échappent à tout contrôle.

La formation ne peut être mise de côté pour autant et, dans ce contexte, s'avère même essentielle. Cependant, pour qu'elle puisse avoir les effets recherchés, il faut en reconsidérer **deux éléments clés**. D'abord **le contenu** qui, en plus de couvrir les connaissances des codes de la route et de la manœuvre d'un véhicule, devrait faire une **plus large place à la sensibilisation aux risques** liés à la conduite d'un véhicule. À titre d'exemple, la visite d'un centre de réadaptation des victimes d'accidents de la route ou le témoignage d'une de ces personnes devraient être inclus au curriculum des cours de conduite. La FMQ a reçu de nombreux témoignages de participants à ses cours Moto Pro, orientés vers la conduite préventive, à l'effet que les connaissances et compétences acquises durant le cours leur avait sauvé la vie.

L'autre élément à revoir s'apparente à celui mentionné plus haut en ce qui a trait à prévoir les ressources requises et engagées à appliquer les dispositions du code. Présentement, deux organismes, CAA-Québec et la Ligue de sécurité du Québec, ont reçu le mandat d'accorder les accréditations aux écoles de conduite et les certificats de compétence aux moniteurs. Cependant, ils ne disposent pas des budgets nécessaires à une évaluation continue de la compétence et de la conformité de ces écoles et de ces moniteurs aux principes de formation visés par ces cours. Le seul objectif et la mesure essentielle de la performance de ces intervenants se limitent actuellement au taux de réussite de leurs élèves aux tests d'évaluation de la SAAQ. Cependant, que pensez-vous

d'un moniteur de conduite moto qui, même en circuit fermé, circule sans casque et sur une roue pour épater ses élèves? Comme l'attitude revêt autant d'importance que les aptitudes dans la conduite d'un véhicule, nous croyons primordial que soient octroyés aux organismes qui accordent les accréditations et certifications **des ressources suffisantes pour être en mesure de s'assurer sur une base continue de la conformité de leurs écoles et moniteurs.**

ÉLÉMENTS SUPPLÉMENTAIRES PROPRES AUX MOTOS

Les solutions que nous énumérons ci-dessous ne sont pas nouvelles. Bien que certaines puissent apparaître inédites aux membres de cette commission, elles ont toutes fait leurs preuves ailleurs au Canada ou dans le monde. La FMQ les a déjà abordées par le passé avec des représentants de diverses instances concernées par la sécurité routière mais, à chaque fois, elles ont fait l'objet de reports avant d'être finalement reléguées aux oubliettes. Tout dernièrement encore, le président directeur général de la SAAQ a eu l'obligeance de nous prévenir de l'intention du gouvernement de réviser certaines parties du Code de la sécurité routière et nous a invités à profiter de l'occasion, **en raison de notre expertise spécifique**, pour lui soumettre **nos recommandations d'ajouts ou modifications**. Ce que nous avons fait mais, hélas, **aucune d'entre elles ne fait partie des présentes propositions de la Ministre des transports** et nous n'avons pas été informés des raisons pour lesquelles elles n'ont pas été retenues. Compte tenu des expériences du passé, nous n'en sommes pas vraiment surpris mais, une fois de plus, nous demeurons interloqués et scandalisés par **le peu d'importance accordée à la sécurité des motocyclistes** alors qu'au même moment on publie des messages décriant leur vulnérabilité. Nous en sommes venus à croire que l'état est plus empressé de nous faire payer la note que de réduire nos risques de devenir des victimes.

Le but de ce court mémoire n'est pas de traiter de ces solutions dans le détail mais simplement, dans un premier temps, de rappeler leur existence et de provoquer chez la Ministre des transports et l'ensemble des élus, toutes allégeances confondues, une sérieuse prise de conscience sur l'inertie dont les autorités québécoises font preuve relativement à la sécurité motocycliste depuis nombre d'années. Dans un second temps, nous souhaitons que cette **prise de conscience** soit **suffisamment forte pour conduire à des décisions et à des actions qui prendront effet à très court terme**, ce qui signifie avant la prochaine saison de moto, soit au tout début de 2008. Voici quelques-unes des modifications récemment soumises ou resoumises.

Article 100. Nous avons mentionné plus haut l'absence de contrôle et par conséquent l'incertitude quant aux compétences de **l'accompagnateur** d'un apprenti conducteur. Dans certains cas, on pourrait aller jusqu'à parler de la certitude de l'incompétence de l'accompagnateur lorsque des apprentis ont perdu le contrôle de leur moto en tentant de suivre une personne plus habile mais non attentive aux capacités de l'apprenti. Pour cette raison, **cette approche mérite d'être remise en question**. En lieu et place, d'autres contraintes, ayant fait leurs preuves ailleurs, pourraient être considérées. Nous pensons ici aux **interdictions d'avoir un passager et de conduire la nuit, tolérance zéro pour l'alcool**, permis progressif pour les nouveaux détenteurs de permis, etc.

Article 303. Des dispositions devraient être ajoutées relativement à la présence de **plaques d'acier, de sable ou de boue** sur les chantiers de construction ou aux abords de ceux-ci car ces éléments compromettent sérieusement la stabilité d'une moto.

Article 335. Des dispositions devraient être ajoutées spécifiant une **distance minimale** à respecter par tout véhicule, autre qu'une moto, lorsque ce dernier suit une moto.

Article 173. Des modifications devraient être apportées au **formulaire de rapport d'accident** utilisé par les agents de la paix afin qu'il puisse tenir compte de la réalité de la moto.

Voies réservées. **Autoriser les motos à circuler dans les voies réservées** aux véhicules à multiples occupants, taxis et autobus. Des études scientifiques sur cette pratique un peu partout à travers le monde ont prouvé qu'elle **accroît sensiblement la sécurité des motocyclistes**.

Article 21. Prévoir des dispositions pour **permettre, après vérification mécanique satisfaisante, l'utilisation sur la route d'une moto** originalement vendue exclusivement pour usage hors route. Il est paradoxal de constater qu'une moto de fabrication artisanale peut obtenir ce droit alors qu'une moto de série, **originellement conçue pour usage hors route mais modifiée pour satisfaire aux exigences du code de la sécurité routière**, ne peut être acceptée simplement en raison du fait qu'elle possède déjà un numéro de série la désignant comme véhicule non autorisé à circuler sur le réseau routier.

La liste qui précède n'est pas exhaustive et vise seulement à attirer l'attention des membres de cette commission sur le fait qu'il **existe de nombreux moyens d'améliorer le bilan de sécurité des motocyclistes**. **Malheureusement, les instances qui auraient le pouvoir de les mettre en application ne s'avisent jamais d'en faire une priorité**. Nous aurions souhaité qu'en cette année consacrée à la sécurité routière, les usagers vulnérables que sont les motocyclistes aient eu droit à un peu de considération et nous devons admettre que nous l'avons eue mais pas sous la forme espérée. Elle s'est plutôt présentée comme la constatation par la SAAQ que puisque les motocyclistes engendrent des coûts plus élevés, il faut hausser leurs contributions d'assurance. Nous comprenons qu'il faille équilibrer les comptes mais nous déplorons la méthode utilisée qui consiste à rapidement exiger des contributions plus élevées sans mettre autant de hâte à promouvoir des moyens de réduire le nombre des victimes.

La Table québécoise de la sécurité routière, chargée d'identifier et de recommander des pistes de solution pour améliorer le bilan routier du Québec, a elle aussi décidé, à juste titre, de consacrer ses premiers travaux à des dossiers autres que celui des motocyclistes. De fait, l'environnement routier, la vitesse et

le cellulaire au volant ont une portée beaucoup plus vaste. Cependant, ni la SAAQ ni le gouvernement n'ont à attendre que cette table ou une quelconque autre entité leur soumette des idées en ce qui a trait à la sécurité motocycliste. Ça fait plus de 10 ans que nous leur proposons des solutions. En y jetant un coup d'œil, on peut facilement en trouver une ou deux facilement et immédiatement applicables.

LES MOTOCYCLISTES NE MEURENT PAS, ON LES TUE.

Pour conclure, nous aimerions attirer l'attention des membres de cette commission sur un événement majeur planifié depuis bientôt deux ans et qui trouvera sa concrétisation dans quelques semaines si l'ensemble des élus ne réagit pas dès maintenant. Il s'agit de **la catégorisation des motos** qui consiste à leur attribuer un niveau de risque différent selon leurs types et leurs cylindrées. C'est un peu comme si on considérait qu'une voiture à deux portes présente plus de risque qu'une quatre portes ou qu'une voiture à six cylindres sera plus dangereuse qu'une quatre cylindres. Nous ne pouvons passer sous silence cette dangereuse aberration qui **risque, preuves à l'appui, de provoquer l'augmentation du nombre de motocyclistes tués ou blessés.**

L'évidence nous dicte que tout véhicule autorisé à circuler sur les chemins publics satisfait à des critères de sécurité mesurables, établis et communs aux unités de chaque groupe (autobus, camions, automobiles, etc.). À l'intérieur d'un groupe donné et du point de vue de la sécurité, le comportement du conducteur est crucial, indépendamment du modèle de véhicule qu'il conduit. Le seul endroit dans les statistiques d'accidents de la SAAQ où on retrouve une surreprésentation est celle de la catégorie des 16 à 24 ans, indépendamment du véhicule conduit. Nulle part dans le bilan, il n'est fait mention d'un modèle ou d'une sous-catégorie plus dangereuse qu'une autre à l'intérieur d'une catégorie donnée. Nous remarquons d'ailleurs que les modifications au Code de la sécurité présentement proposées par la Ministre des transports touchent toutes au comportement des conducteurs. Aucune ne vise les véhicules comme tel. En ce qui a trait à la moto, des études d'accidentologie américaine (Hurt) et européenne (MAIDS) mondialement reconnues ont de plus démontré qu'aucun type de moto de série n'était surreprésenté dans les accidents. La seule catégorie où on a pu observer une plus grande fréquence a été celle des motos modifiées.

Or le modèle de tarification, basé sur la catégorisation des motos, que la SAAQ a fait approuver et s'apprête à mettre en œuvre aura pour effet d'inciter les personnes à déjouer le système en modifiant une moto aléatoirement considérée par la SAAQ comme plus sécuritaire. Ainsi, par cette approche particulière, et dangereuse en fonction des études citées plus haut, **la SAAQ met en place tous les éléments qui mèneront à la création de la seule catégorie la plus à risque**, celle des motos modifiées. En dépit des nombreuses représentations que nous lui avons faites sur le sujet depuis plus d'un an, la SAAQ hésite à reconnaître la valeur de ces études dans le contexte québécois. En bref, **entre une option qui présente un risque accru qui a été démontré ailleurs et une autre qui, au pire, ne changera rien au bilan de sécurité, la SAAQ choisit la première.** Il semble que la complexité et le long processus d'établissement de la grille tarifaire établie par règlement représentent des facteurs incontournables empêchant de modifier dès maintenant cette décision pour tenir compte de nos

prises en garde. Autrement dit, le processus passe avant le respect de la vie et de l'intégrité physique de quelques dizaines ou centaines de personnes.

Le seul espoir de ces personnes réside maintenant dans l'empressement que les membres de cette commission, incluant la Ministre des transports, mettront à convaincre les autres membres de ce gouvernement de voter en faveur d'un moratoire empêchant la tarification basée sur la catégorisation. Nous avons proposé à la SAAQ de combler son déficit relié au bilan des motocyclistes en répartissant la hausse requise uniformément à travers l'ensemble du parc de motos. Nous croyons toujours que cette solution est la plus viable pour la SAAQ et la moins dangereuse pour les usagers.

Serons-nous enfin écoutés ou, comme à la fin des années '90, faudra-t-il la voix des morts et des handicapés supplémentaires pour faire réagir dans quelque temps ceux qui détiennent le pouvoir, dans ce cas un pouvoir de vie et de mort sur leurs concitoyens? Sommes-nous à la veille de cesser d'avoir l'impression qu'aucun effort n'est ménagé pour accroître la sécurité des autres usagers, qu'ils soient automobilistes, cyclistes ou piétons, mais qu'en ce qui concerne les motocyclistes, on se contente de dénombrer les morts et les blessés, calculer ce qu'il en coûte puis hausser en conséquence leurs contributions d'assurance?

Malgré les déceptions du passé et certaines récriminations exprimées dans ce mémoire, la FMQ continue encore aujourd'hui de chercher à travailler de concert avec les diverses autorités et tous les intervenants touchés par la sécurité routière en vue d'améliorer celle des motocyclistes. Le passé ne peut être changé. Tirons-en des leçons pour tenter de positivement influencer le futur.

«Pour que le mal triomphe, seule suffit l'inactivité des hommes de bien.»

Edmund Burke

Pour informations relatives à ce mémoire, contactez



514-252-8121

Bernard Benoit, Responsable communications

Jacques Lafontaine, Président