



Mémoire

**Présenté par l'Association Motocycliste de l'Outaouais à la SAAQ
dans le cadre de la consultation publique sur la sécurité routière (Motocyclistes)**

Février 2017

Introduction

Le 8 février 2017, M. Jean-Philippe Tremblay, président de l'Association Motocycliste de l'Outaouais (AMO), et M. Alain Tremblay, relationniste, ont fait une présentation en Outaouais au comité consultatif de la SAAQ sur la sécurité routière. Le document qui suit complète les éléments de la présentation orale sous forme de mémoire écrit.

L'AMO tient à remercier les membres du comité consultatif, Mme Claudia Di Iorio et M. Alain Gelly, de leur engagement pour la sécurité routière, et félicite le Ministre Laurent Lessard pour cette belle initiative de consultation publique. Nous appuyons sans réserve la devise de la consultation - « La sécurité routière : ça nous concerne tous. »

L'Association Motocycliste de l'Outaouais (AMO)

L'AMO est un organisme sans but lucratif qui, depuis plus de 35 ans, fait la promotion du motocyclisme dans la région de l'Outaouais et en est incontestablement la référence. Nous organisons des randonnées de groupe, des journées de réadaptation au printemps, des cours de perfectionnement de conduite moto et nous offrons un service d'accompagnement aux apprentis motocyclistes. Les médias locaux se réfèrent souvent à nous pour commenter divers enjeux liés au motocyclisme. Finalement, nous collaborons avec Tourisme Outaouais et *quebecamoto.com* pour faire la promotion du mototourisme en Outaouais.

L'AMO regroupe des hommes et femmes âgés de 25 à 75 ans passionnés de moto. En plus d'être des amateurs de mototourisme, certains de nos membres parcourent les chemins forestiers de la région sur leurs motos aventurières ou se retrouvent sur les pistes de course, d'autres sont des pilotes d'essai pour le gouvernement fédéral ou patrouillent des événements de sport cyclisme. Finalement, trois de nos membres sont des moniteurs accrédités à offrir des cours de perfectionnement de conduite moto. Nous encourageons la pratique de la moto sous toutes ses formes pour en faire une expérience sécuritaire et agréable pour tous.

Présentation des enjeux et recommandations

Selon la fiche technique préparée par la SAAQ pour le thème *Motocyclistes*, les 4 principales causes des accidents impliquant un motocycliste sont attribuées à l'inexpérience du motocycliste, la vitesse, la visibilité réduite des motos pour les autres usagers de la route et l'inattention du motocycliste ou des autres usagers de la route.

En 2012, le Comité moto – Volet sécurité routière du ministère des Transports s'est penché sur ces questions et a formulé 10 recommandations (voir Annexe 1). L'AMO entérine, à quelques exceptions près, ces recommandations.

Dans ce mémoire, l'AMO présentera une analyse des enjeux qui, selon elle, méritent plus d'attention et proposera des recommandations ainsi que des pistes de réflexion. Nos commentaires portent aussi sur le questionnaire en ligne de la SAAQ et la fiche technique sur la thématique *Motocyclistes* (voir Annexe 2).

1 La formation des motocyclistes novices

1a Enjeu

Les apprentis motocyclistes nécessitent un encadrement individuel supplémentaire sous le nouveau programme de formation des motocyclistes.

1b Contexte

Depuis plus de 10 ans, l'AMO offre un service unique au Québec d'accompagnement aux motocyclistes novices. Nous avons accompagné plus de 250 novices.

Le programme est structuré selon les préceptes énoncés par la SAAQ dans le fascicule *Guide de l'accompagnateur de l'apprenti motocycliste*. 98% des novices sous notre tutelle réussissent l'examen de route au premier essai avec une note moyenne de 92 %.

En 2015, la SAAQ a modifié le programme de formation des motocyclistes offert par les écoles de conduite. Le nouveau programme privilégie le comportement de l'apprenti, la maîtrise des techniques de conduite et des manœuvres en moto, et exige plus d'heures de formation pratique.

Depuis, l'AMO a accompagné plus de 40 novices et constate qu'ils démontrent une bonne connaissance théorique des manœuvres et des techniques de conduite. Cependant, faute de pratique avec un encadrement individuel adapté à leurs besoins, plus de 95 % de ces novices n'ont pas bien intégré la théorie à la pratique sur les voies publiques.

En appliquant les grilles d'évaluation du *Guide de l'accompagnateur de l'apprenti motocycliste* de la SAAQ, l'AMO constate que la majorité des novices accompagnés utilisent rarement 3 éléments fondamentaux à une conduite sécuritaire, soit la vérification des angles morts, le positionnement stratégique dans une voie de circulation et les techniques de courbe.

Au second plan, plusieurs novices éprouvent de la difficulté à manoeuvrer à basse vitesse, à appliquer les techniques de freinage et, en général, à conduire avec une prise de conscience de l'environnement routier.

Selon l'AMO, la principale raison pour ces déficiences en conduite routière semble être que les élèves roulent en groupe avec un ou deux moniteurs. Les moniteurs ne peuvent pas observer chaque élève continuellement pour leur apporter les correctifs nécessaires.

Pour qu'un novice puisse bien incorporer les éléments précités, l'AMO lui consacre entre 4 et 6 heures d'encadrement individuel sur les voies publiques. L'accompagnateur d'expérience a suivi une formation de perfectionnement de conduite moto et a une bonne connaissance des critères d'évaluation de la SAAQ.

Outre l'expérience positive de l'AMO, nous reconnaissons que l'accompagnement obligatoire n'a pas connu le succès anticipé au Québec pour plusieurs raisons, dont :

- à défaut d'une formation quelconque, le rôle de l'accompagnateur est improvisé. Même un motocycliste expérimenté n'a pas nécessairement les connaissances techniques et les aptitudes pédagogiques pour accompagner un novice;
- nombreux sont les motocyclistes qui hésitent à prendre en main un novice, de crainte pour leur sécurité en partageant la route avec un motocycliste inexpérimenté;
- plusieurs accompagnateurs potentiels ne veulent ou ne peuvent pas s'engager pour la durée probatoire de 11 mois.

Le motocycliste novice sans accompagnateur laisse donc passer la période probatoire sans conduire de moto ou, tout simplement fait fi du *Code de la sécurité routière du Québec* (CSRQ) et conduit sans accompagnateur.

Le Comité moto – Volet sécurité routière recommande la révocation de l'accompagnement obligatoire du CSRQ en faveur d'une période probatoire de 12 mois sans accompagnement avec certaines conditions (voir Annexe 1).

L'AMO est d'avis que malgré ces nouvelles conditions, le motocycliste novice n'optimisera pas son temps de probation en l'absence d'un encadrement particulier dédié à rectifier et améliorer son comportement routier et ses habiletés. Dans les faits, le motocycliste novice n'a pas acquis les notions nécessaires à lui permettre de continuer à se développer seul.

1c Recommandation

- Que la SAAQ et le Comité moto – Volet sécurité routière du ministère des Transports étudient la faisabilité d'ajouter un volet d'encadrement individuel de 4 à 6 heures au programme de formation du motocycliste novice.

Nota : Ce volet pourrait être offert par une école de conduite ou par des motocyclistes d'expérience ayant suivi une formation préalable.

2 La formation continue du motocycliste

2a Enjeu

Le cours de perfectionnement de conduite moto a pour but d'améliorer les compétences du motocycliste, et pourtant moins de 1 % des motocyclistes du Québec suivent ce genre de formation annuellement.

2b Contexte

Selon la fiche technique de la SAAQ, les motocyclistes sont les usagers de la route les plus vulnérables en raison du peu de protection offerte par la moto et sa faible dimension qui la rend moins visible aux autres usagers.

Bien que l'AMO partage cet avis, nous sommes aussi de l'avis que le motocycliste peut réduire les risques d'un accident en améliorant ses compétences au moyen de cours de perfectionnement de conduite moto adapté spécifiquement à la conduite de ce type de véhicule. La conduite d'une motocyclette exige des compétences différentes de celles nécessaires pour la conduite d'une automobile.

Pourtant, ni le Comité moto – Volet sécurité routière, ni la SAAQ dans la fiche technique sur les motocyclistes n'abordent cette question. En contrepartie, des organismes comme le Bureau d'assurance du Canada, la Confédération motocycliste du Canada, le Conseil canadien de la sécurité et la Fédération motocycliste du Québec (FMQ) sont de l'avis que même un motocycliste expérimenté a avantage à consacrer du temps régulièrement à améliorer ses compétences en suivant un cours de perfectionnement de conduite moto.

Les gurus de la moto Keith Code de la California Superbike School et Michel Mercier de l'école de pilotage de course FAST en Ontario vont encore plus loin et considèrent que l'application des préceptes de la conduite défensive ne suffit pas. Selon eux, la conduite défensive s'applique plutôt aux conducteurs d'automobiles équipées de sacs gonflables et conçues avec des carrosseries pour absorber l'impact d'une collision.

Le motocycliste ne bénéficie pas de cette technologie. Il doit adopter un comportement routier fondé sur les éléments de conduite défensive et bonifié par une technique de conduite proactive qui l'aide à façonner l'environnement routier à son avantage.

Selon monsieur Code, c'est une forme de conduite offensive, c.-à-d. le motocycliste prend son environnement en main en observant, en évaluant et en agissant de façon décisive et proactive, par exemple :

- il gardera sa percée visuelle libre d'entraves en tout temps;
- il se positionnera sur la voie de circulation de sorte à maximiser la possibilité d'être vu par les autres usagers de la route;
- à l'arrêt, sa moto sera embrayée en première vitesse, il aura le pied gauche au sol et la main droite sur la manette des gaz, prêt à démarrer pour éviter le conducteur distrait;
- il ne circulera pas dans l'angle mort d'un véhicule;
- il vérifiera les rétroviseurs et angles morts avant de changer de position; et,
- il maîtrisera les techniques de courbe pour voir le plus loin possible dans la courbe, pour pencher le moins possible sa moto et pour augmenter la surface de freinage.

Le cours de perfectionnement de conduite moto est aussi destiné au passager. C'est une considération peu négligeable étant donné que le conducteur doit manœuvrer sur deux roues avec un centre de gravité plus élevé. À titre d'exemple, le passager apprendra à monter et à descendre d'une moto de façon à ne pas la déséquilibrer, à adopter une position assise qui ne nuira pas au conducteur, à assister ce dernier pour certaines manœuvres et à anticiper les manœuvres d'urgence.

Finalement, le motocycliste ainsi formé saura exploiter le plein potentiel de sa moto à son avantage. Malgré le peu de protection offerte par la moto et sa visibilité réduite, son petit gabarit et sa puissance entre les mains du motocycliste habile en font un véhicule hautement manœuvrable.

L'AMO est d'avis que le cours de perfectionnement de conduite moto est tout aussi important que le port du vêtement de protection, et que les deux vont de pair. Le plus important, cependant, c'est la pratique régulière des techniques de conduite proactives ponctuée de cours de perfectionnement de conduite, idéalement aux deux ans.

Les organisations précitées font valoir l'importance d'une formation continue. Certains assureurs offrent même un rabais de deux ans sur la franchise d'assurance moto aux motocyclistes qui suivent ce genre de formation.

Les cours de perfectionnement de conduite moto sont offerts en milieu sécurisé et fermé ou sur piste. Les coûts varient de 50 \$ pour une demi-journée de formation en circuit fermé à 150 \$ pour un jour complet. Une formation sur piste coûte près de 400 \$ par jour.

Selon les statistiques de la SAAQ, plus de 173 000 motocyclettes étaient immatriculées au Québec en 2015. Cependant, et même à défaut de statistiques précises, l'AMO peut déduire que la majorité des motocyclistes du Québec ne sont pas motivés à suivre un cours de perfectionnement de conduite. À titre d'exemple, une des plus importantes écoles de la province spécialisée dans l'enseignement de ces cours (Moto Pro FMQ) n'a reçu qu'environ 480 participants en 2016.

L'AMO organise de tels cours depuis 20 ans et constate que les motocyclistes hésitent à suivre ce type formation pour diverses raisons : faible compréhension des avantages d'une telle formation; disponibilité des cours; les coûts; et, parfois, un égo mal placé.

Le problème pourrait être contré en partie par une campagne de sensibilisation sur les bienfaits du cours de perfectionnement de conduite moto, ainsi qu'un incitatif financier.

Finalement, dans le sondage en ligne, la SAAQ avance la possibilité de réévaluer les conducteurs après un certain âge ou après un certain nombre d'années de conduite avec soit un examen théorique ou pratique, ou les deux.

L'AMO est d'avis que cette proposition mérite une étude plus approfondie pour bien cerner les bienfaits. L'étude pourrait évaluer la possibilité d'exclure de la condition de réévaluation les motocyclistes qui maintiennent une formation à jour aux deux ans. Cette approche servirait d'incitatif supplémentaire à suivre un cours de perfectionnement de conduite moto et à améliorer le bilan routier.

2c Recommandations

- Que la SAAQ sensibilise les motocyclistes aux bienfaits du cours de perfectionnement de conduite moto suivi régulièrement.
- À l'instar de certains assureurs, que la SAAQ offre un incitatif financier aux motocyclistes ayant suivi un cours de perfectionnement de conduite moto. Par exemple, un rabais de 50 \$ par an sur deux ans.
- Que la SAAQ étudie la possibilité de réévaluer les motocyclistes d'un certain âge ou après un certain nombre d'années de conduite, à l'exception de ceux qui maintiennent un carnet de formation continue.

3 Cliniques de réadaptation printanières

3a Enjeu

Favoriser la participation des motocyclistes à des cliniques de réadaptation printanières.

3b Contexte

Dans la fiche technique sur les motocyclistes (voir Annexe 2), la SAAQ s'interroge sur la possibilité d'organiser des cliniques de réadaptation printanières régionales et les moyens de favoriser la participation des motocyclistes.

La clinique de réadaptation permet au motocycliste et à son passager de se réadapter à la conduite d'une moto en début de saison après plusieurs mois d'absence du réseau routier.

Ces cliniques d'une demi-journée comprennent normalement cinq exercices en circuit fermé essentiels à la prise en main d'une moto (le ralenti, le louvoisement, le contrebraquage, le freinage, le virage à basse vitesse). Pour les associations de moto, la clinique comprendra également une pratique sur les voies publiques pour rappeler les signaux et les manœuvres nécessaires à une randonnée de groupe.

L'AMO organise de telles cliniques pour ses membres depuis presque 20 ans. Depuis 6 ans, l'AMO a également organisé ces cliniques pour la région de l'Outaouais.

Le taux de participation, par contre, est très bas, même si les cliniques sont offertes gracieusement. Il y a plusieurs raisons : les motocyclistes ne semblent pas comprendre les bienfaits de ces cliniques; les cliniques sont possiblement offertes trop tôt au printemps lorsque la température est moins clémente; les motocyclistes hésitent à circuler dans des conditions de route printanières; ou le choix de dates est limité.

Il est également difficile d'organiser de telles cliniques faute d'accès à un terrain de stationnement suffisamment grand.

Les considérations financières peuvent dissuader plusieurs associations de motos désireuses d'organiser une telle journée. Le prix de location d'un terrain peut varier entre 50 \$ et 1 000 \$ par jour (rares sont les terrains disponibles sans frais). Il faut aussi prendre en considération le paiement d'un ou de moniteurs formés pour offrir ces cliniques, à moins qu'ils offrent leurs services gracieusement.

Finalement, certains assureurs refusent d'assurer les associations de motos qui souhaitent organiser de telles cliniques ou encore des cours de perfectionnement de conduite moto. Pourtant le Bureau d'assurance du Canada reconnaît les bienfaits de telles formations pour la sécurité routière et encourage les motocyclistes à y participer.

En dépit de ces contraintes, l'AMO demeure optimiste que ces cliniques pourraient gagner en popularité avec l'appui de partenaires tels que la SAAQ (promotion, sensibilisation, sécurité routière), les municipalités (stationnements, barricades), et les escouades motards municipales et provinciales (démonstrations, cliniques sur l'application du CSRQ).

Hydro Québec et les sociétés de transports régionaux possèdent, normalement, les plus grands stationnements dans chacune des régions du Québec. Ces stationnements sont libres les fins de semaine et une de ces sociétés pourrait en offrir un gracieusement pour les journées de réadaptation et pour les cours de perfectionnement de conduite moto.

La journée de réadaptation pourrait aussi inclure un atelier d'entretien mécanique d'une heure ou deux. Le motocycliste est d'autant plus vulnérable s'il utilise une moto mal entretenue. L'atelier pourrait être offert gracieusement par un concessionnaire de moto ou un garagiste en mécanique moto.

Finalement, une journée de réadaptation offrirait l'occasion aux regroupements de motos, tels que la FMQ et le Comité d'Action Politique Motocycliste – Escargot, à faire valoir les projets sur la sécurité routière élaborés en collaboration avec la SAAQ et le ministère des Transports.

3c Recommandation

- L'AMO se porte volontaire pour travailler de pair avec la SAAQ et d'autres partenaires à l'organisation d'une journée de réadaptation printanière comme projet-pilote en Outaouais.

4 Le port de vêtements appropriés pour la conduite d'une moto

4a Enjeu

Le port de vêtements appropriés pour la moto n'est pas une pratique universelle chez les motocyclistes du Québec, en dépit des bienfaits reconnus.

4b Contexte

Dans son rapport de 2012 (voir Annexe 1), le Comité moto – Volet sécurité routière a recommandé que la SAAQ fasse la promotion du port de vêtements appropriés pour la pratique de la moto. Cette recommandation a été réalisée, entre autres, par la distribution d'une brochure explicative avec le renouvellement annuel du certificat d'immatriculation de moto.

Dans sa fiche technique (voir Annexe 2), la SAAQ énonce que "Le casque et les vêtements de protection sont les seules aides sur lesquelles il (le motocycliste) peut compter pour éviter des blessures ou en réduire la gravité en cas d'accident ou de chute".

L'AMO croit que le casque et les vêtements de protection ne sont pas les seuls outils sur lesquels le motocycliste peut compter. Plutôt, une stratégie de formation continue en perfectionnement de conduite moto (voir la rubrique précédente), les casque et vêtement de protection constituent les éléments clés pour bien outiller un motocycliste.

Ceci dit, dans le sondage en ligne, la SAAQ avance la possibilité d'obliger le port de vêtements appropriés pour la pratique du motocyclisme. L'AMO croit que cette proposition serait difficilement réalisable en ce moment pour les raisons suivantes.

En quoi consiste un « vêtement de moto approprié »? Des écoles de conduite exigent le port du casque homologué DOT, d'un blouson de moto, pantalons longs, de bottes couvrant les chevilles et des gants complets couvrant les poignets. Les clubs de courses sur piste sont plus exigeants ajoutant le port d'un casque intégral en excellente condition et homologué au minimum SNELL 2005 ou ECE-05, le port d'une protection dorsale homologuée CE 2 et le port d'une combinaison intégrale de cuir en bonne condition.

On peut définir, en partie, le vêtement de protection approprié selon l'utilisation destinée à la moto. Par exemple, un motocycliste choisira un type de vêtement de protection approprié pour circuler en boulevardière sur les voies publiques, un autre type de vêtement pour se balader en moto aventurière sur les sentiers forestiers et encore un autre type pour faire de la course sur piste.

La protection contre les éléments climatiques est aussi un facteur peu négligeable. Un motocycliste qui n'est pas habillé de façon appropriée s'expose au risque d'hypothermie par temps froid ou pluvieux, ou de coup de chaleur en canicule.

Il existe sur le marché une vaste gamme de vêtements et d'accessoires de protection pour équiper le motocycliste selon les conditions climatiques et le type d'activité. Cependant, pour faire un choix informé, le consommateur doit se fier en grande partie à la publicité du fabricant ou aux chroniques spécialisées.

À notre connaissance, la Communauté européenne est la seule juridiction qui a étudié sérieusement la définition d'un vêtement de protection approprié pour la moto. Le 20 janvier 2016, le Parlement européen a voté en faveur d'un amendement à la directive 89/689/CEE relative aux Équipements de protection personnelle (EPI). Désormais, les vestes, blousons et pantalons de moto devront être considérés comme des EPI pour pouvoir être commercialisés en Europe. Cette directive définit en termes précis la composition d'un vêtement de moto.

Ensuite, il faut prendre en considération la valeur de protection des vêtements (blouson et pantalons) et des accessoires (gants, bottes) et de leurs composantes (c.-à-d., les coques de protection pour les coudes, épaules, genoux et hanches et la protection dorsale). Les vêtements de motos commercialisés au Canada et aux États-Unis sont de fabrication de diverse qualité, de couleurs et tissus variables, et peuvent être homologués ou pas.

Des normes d'homologation européennes sont établies pour les casques, les gants, les bottes, et les protecteurs dorsaux. Il est maintenant de l'essor du Comité de normalisation européen (CEN) à définir une norme qui fixera le type de tests auxquels seront soumis les blousons et les pantalons fabriqués pour le motocycliste. Cela se fera d'ici 3 ou 4 ans.

Pour le moment, donc, les législateurs nord-américains opèrent en l'absence d'une définition claire du vêtement de protection pour la moto. En plus, ce type de vêtement n'est pas assujéti à des normes d'homologation universellement reconnues et vérifiées par une agence indépendante et crédible.

En prenant en considération les lacunes précitées, l'AMO s'inquiète que l'obligation de porter des vêtements et des accessoires autres que le casque causera préjudice aux motocyclistes et aux fabricants et distributeurs d'équipement vestimentaire pour la moto. Cette crainte est motivée par la redondance législative introduite dans le CSRQ pour l'étiquetage obligatoire des casques de moto avec la norme FMVSS-218 (Federal Motor Vehicle Safety Standard).

Tout casque vendu aux États-Unis et au Canada doit répondre au minimum aux normes de fabrication FMVSS-218 du ministère des Transports américain. Le cas échéant, ces casques sont identifiés par une étiquette DOT (Department of Transport). Or le CSRQ oblige le fabricant de casques à apposer une étiquette avec la mention FMVSS-218 en plus de l'étiquette DOT. L'introduction de cette formulation redondante et sans période de transition s'est soldée par une application inégale du CSRQ par divers corps policiers et des procédures légales.

Finalement, un texte de loi ne doit-il pas prendre en considération la façon dont on porte un vêtement de protection? Par exemple, un motocycliste qui ne fixe pas la courroie de son casque est en délit du CSRQ. Un texte de loi précisera-t-il le port du blouson avec la fermeture éclair fermée jusqu'au cou ou la mi-poitrine? Le blouson nécessitera-t-il l'inclusion du protecteur dorsal? Si oui, quelle norme d'homologation sera applicable?

Compte tenu du questionnement précédent, l'AMO souhaite plutôt continuer la campagne de sensibilisation sur le port des vêtements de protection, même une campagne plus percutante qui motiverait les motocyclistes à porter des vêtements de protection.

L'AMO encourage aussi la SAAQ à demeurer à l'affût du travail du CEN en matière d'homologation des vêtements et des accessoires pour la pratique de la moto. Une fois les normes approuvées, il serait indispensable de vérifier en profondeur la rédaction législative des états européens en ce qui concerne le port des vêtements de moto et de soumettre leur éventuelle application à une analyse critique.

4c Recommandations

- Que la SAAQ renforce dans sa campagne de sensibilisation les bienfaits du port de vêtements et d'accessoires vestimentaires appropriés pour la moto.
- Que la SAAQ suive de près le projet d'homologation des vêtements de moto par le Comité européen de normalisation.
- Une fois les normes européennes établies, que la SAAQ vérifie la rédaction de projets de loi sur le port de ces vêtements et pilote une analyse critique de l'application des lois correspondantes.

5 Campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière

5a Enjeu

Les campagnes de sensibilisation de la SAAQ n'abordent pas suffisamment la sécurité routière motocycliste.

5b Contexte

L'AMO a fait un bref survol des campagnes de sensibilisation de la SAAQ sur la sécurité routière depuis deux ans. Deux publicités rappellent aux motocyclistes d'être prudents lorsqu'au guidon d'une moto. Les autres publicités sont orientées vers les automobilistes les invitant à être courtois envers les autres automobilistes, les cyclistes et les piétons.

Il ne semble pas avoir de publicité pour encourager la courtoisie entre automobilistes, cyclistes et motocyclistes et l'importance de partager la route. En fait, sur la question de sécurité routière touchant les motocyclistes, la publicité actuelle semble placer toute la responsabilité sur le motocycliste.

Une campagne de sensibilisation devrait plutôt encourager les automobilistes à être plus vigilants envers les motos sur la route, surtout au printemps; sur l'importance de bien évaluer la distance d'une moto à l'approche, compte tenu de son faible gabarit; et à ne pas suivre une moto de près en raison de sa plus courte distance de freinage.

Le message destiné aux motocyclistes devrait les sensibiliser à l'importance d'être visibles avec le port de vêtements haute visibilité; à l'utilisation feux de route (une fois le CSRQ modifié); à l'utilisation du modulateur de phare et de phares d'appoint; d'être vigilants à l'approche des intersections; et de changer de position sur les voies de circulation afin de mieux voir et d'être vus.

La publicité pour sensibiliser les automobilistes à la présence des motocyclistes au printemps est très importante après une absence de plusieurs mois des routes du Québec. Ce type de sensibilisation devrait être lancée pour une partie de la saison de moto, au moins du 15 mars jusqu'à la fin de la saison estivale.

Exceptionnellement, la région de l'Outaouais connaît une saison de moto plus longue qu'ailleurs au Québec et il n'est pas rare que la météo soit propice à faire de la moto dès le début mars et jusqu'en décembre. L'Outaouais est aussi une région frontalière et les motocyclistes ontariens, qui ne sont pas assujettis aux mêmes contraintes législatives, circulent en Outaouais dès que mère Nature le permet.

La campagne de sensibilisation pourrait s'intensifier en mai, le mois de la sécurité du motocycliste. Cette campagne pancanadienne est parrainée par la Confédération motocycliste du Canada.

5c Recommandations

- Que la SAAQ modifie la campagne de sécurité routière pour sensibiliser les automobilistes et les motocyclistes à la vulnérabilité de ces derniers.
- Que la SAAQ intensifie la campagne de sensibilisation chaque printemps, à compter du 15 mars.
- Que la SAAQ collabore avec la Confédération motocycliste du Canada à promouvoir le mois de la moto en mai.

6 Les feux de circulation par détection de masse métallique

6a Enjeu

La motocyclette n'a pas la masse métallique nécessaire pour déclencher un mécanisme de détection aux feux de circulation, ce qui expose le motocycliste à une situation potentiellement dangereuse.

6b Contexte

Plusieurs feux de circulation dans les municipalités du Québec sont activés par détection de masse métallique. La moto a un profil plus petit et une masse significativement inférieure à une automobile ou autre véhicule, ce qui n'est pas suffisant pour déclencher un tel système de détection.

Le motocycliste est donc confronté à des choix non sécuritaires et illégaux :

- il peut attendre que le volume de circulation diminue suffisamment pour lui permettre de passer sur le feu rouge, ce qui est illégal et l'expose au risque d'une collision;
- il peut franchir la ligne d'arrêt pour permettre au véhicule derrière de s'avancer afin de déclencher le système de détection. La manœuvre est illégale, car le motocycliste franchit la ligne d'arrêt et, dans certains cas, s'est placé dans un passage piétonnier. Finalement, cette manœuvre l'expose à une position plus vulnérable;
- il peut se diriger dans la voie droite pour effectuer un virage à droite sur un feu rouge, lorsque le virage peut être effectué légalement et sécuritairement. S'il exécute cette manœuvre trop près de l'intersection, il doit alors traverser deux ou trois voies en diagonale et sur des lignes pleines, ce qui est illégal et risqué;
- il peut placer la moto au point mort, sur la béquille latérale, descendre de la moto et activer le feu de circulation destiné aux piétons. Selon le CSRQ, par contre, il est interdit de laisser un véhicule en marche sans conducteur au milieu d'une voie de circulation.

L'installation et le réglage de la sensibilité des détecteurs de masse métallique sont une responsabilité municipale. Par contre, le problème est répandu à l'échelle de la province et mérite l'attention du ministère des Transports. Le ministère pourrait émettre aux municipalités des normes viables pour la masse métallique de la motocyclette.

Finalement, la caméra feu-rouge pourrait être une option intéressante. Le Service de police de la Ville de Gatineau fait présentement l'essai d'une caméra feu-rouge qui sert à réguler le trafic au carrefour où elle est installée. En principe, la caméra détecte les véhicules arrêtés au feu rouge, peu importe leur gabarit, et libère le passage en actionnant le feu vert.

6c Recommandations

- Que le ministère des Transports élabore des normes d'utilisation des détecteurs de masse métallique en fonction des motocyclettes.
- Que le ministère des Transports évalue l'utilisation d'une technologie alternative, comme la caméra feu-rouge.

7 Dangerosité des chantiers routiers

7a Enjeu

L'aménagement des voies de contournement des chantiers routiers peut mettre en danger le motocycliste.

7b Contexte

Le Comité moto – volet sécurité routière et le ministère des Transports travaillent depuis quelques années à améliorer l'infrastructure et les chantiers de construction routiers pour les rendre plus sécuritaires pour les motocyclistes.

Cependant, l'AMO constate que plusieurs éléments particuliers à l'aménagement des voies de contournement – par exemple, l'application d'agrégats meuble, la dénivellation entre des couches d'asphalte, la performance déstabilisante du sable et de l'argile sous des conditions pluvieuses – perdurent et peuvent contribuer à la perte de contrôle d'une motocyclette.

Dans une entrevue le 9 février 2017 avec *MagazineMoto.com*, M. Gilles Dubois, président de la FMQ, explique que, depuis 2015, la FMQ entretient un lien productif avec l'ingénieur responsable des chantiers routiers du ministère des Transports. Désormais, un motocycliste conscient d'un chantier de construction routier potentiellement dangereux pour le motocycliste peut en informer la FMQ. Celle-ci transmet ensuite les renseignements au ministère des Transports pour considération et rectification, au besoin.

L'AMO appuie cette initiative, mais croit qu'il serait préférable d'établir un lien direct entre le motocycliste et le ministère des Transports au moyen d'un numéro de téléphone sans frais, d'un site Web ou autre média. Ceci permettrait au Ministère de réagir rapidement, sans intermédiaire. Pour compléter cette pratique, il serait utile de placer un panneau pédagogique aux voies de contournement invitant les motocyclistes à signaler au ministère des Transports tout problème rencontré sur un chantier de construction routier.

7c Recommandations

- Que le ministère des Transports révise, au besoin, les normes pour assurer des conditions de circulation sécuritaires pour les motocyclistes sur les voies de contournement et en sensibilise les entrepreneurs.
- Que le ministère des Transports installe des panneaux pédagogiques pour informer les motocyclistes qu'ils peuvent signaler directement au Ministère tout problème sur les voies de contournement.
- Que le Ministère mette en place une ligne téléphonique sans frais, un site Web ou autre outil pour permettre aux motocyclistes de rapporter les problèmes.

Réflexion - La moto comme moyen de transport

Au Québec, la moto et le scooter peuvent être davantage exploités comme moyen de transport alternatif.

Dans un milieu urbain et dans une circulation moyenne à lourde, une moto d'une cylindrée de 125 cc consommera environ 3 l par 100 km, une moto de 250cc environ 3,5 l par 100 km, et une moto de 1 000 cc et plus, jusqu'à 6,5 l par 100 km. Un scooter consommera entre 2,5 l et 3,8 l au 100 km. Ces chiffres sont largement inférieurs à la voiture moyenne.

Considérant leur frugalité en carburant, les motos et les scooters sont un choix plus vert de transport. Leur empreinte environnementale est plus petite qu'une voiture, et ils répondent à des normes environnementales de plus en plus strictes. Et les véhicules motorisés à deux roues ont moins d'impact sur le réseau routier de par leur faible poids.

Le stationnement des deux-roues offre une alternative intéressante aux municipalités, aux employeurs et aux commerçants aux prises avec une pénurie de stationnements au centre-ville. Un deux-roues requiert environ un tiers de l'espace d'une voiture; une centaine de motos occupent la place de 30 voitures.

À l'instar de plusieurs villes européennes, on peut aussi soulager la congestion des centres villes en autorisant la circulation des deux-roues entre deux files de voitures dans certaines conditions (par ex., à l'approche des intersections dans un bouchon de circulation). La congestion des voies de circulation pourrait aussi être soulagée en autorisant les deux-roues à circuler dans les voies réservées aux autobus, taxis et voitures avec 3 passagers ou plus.

Par comparaison à d'autres types de véhicules, les motocyclettes de petite cylindrée et les scooters demeurent une option économique intéressante pour le consommateur, compte tenu leur faible prix de vente, des coûts d'entretien moindre et de leur faible consommation d'essence.

Finalement, même avec les conditions climatiques du Québec, le conducteur d'un véhicule motorisé à deux roues peut en faire l'utilisation 7 ou 8 mois par année.

Recommandations

- L'AMO est d'avis que la grille de tarification de la SAAQ pour l'immatriculation et l'assurance des motos et scooters de petite cylindrée devrait être révisée à la baisse afin d'en favoriser l'utilisation comme moyen de transport alternatif.
- Le ministère des Transports pourrait encourager les municipalités à aménager davantage des aires de stationnement pour les deux-roues.
- Dans le but de réduire la congestion automobile dans les centres villes, l'AMO encourage le ministère des Transports à étudier la possibilité d'autoriser la circulation des deux-roues entre deux files de voitures dans certaines conditions (par ex., à l'approche des intersections dans un bouchon de circulation).

Annexe 1 : Sommaire des recommandations du Comité moto – Volet sécurité routière du ministère des Transports du Québec (2012)

| Thème | Recommandations | État de situation |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| Visibilité | Permettre aux motocyclistes d'utiliser les phares de route (les hautes) durant le jour | Modification au CSR1 requise |
| | Promouvoir l'utilisation du modulateur de phare et des phares et feux d'appoint | Réalisé |
| | Rendre obligatoire le port d'une protection visuelle personnelle en moto | Modification au CSR requise |
| | Promouvoir le port de vêtements appropriés lors des cours de conduite | Réalisé |
| Formation | Réviser le cours de conduite moto | Réalisé |
| Accès au permis moto | Retirer l'accompagnement obligatoire durant la phase d'apprentissage | Modification au CSR requise |
| | Phase d'apprentissage de 12 mois comprenant les restrictions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • Aucun passager • Zéro alcool (accès graduel et ajout de classe) • Couvre-feu du coucher au lever du soleil Exigence préalable au permis d'apprenti conducteur des classes 6R et 6A : avoir moins de 4 PDI et aucune révocation de permis de conduire au cours des 2 dernières années pour PDI ou à la suite d'une infraction au Code criminel commise au volant d'un véhicule routier | Modification au CSR requise |
| | Mettre en place un accès graduel à la conduite pour les motos à risque en se basant sur l'expérience de conduite | Modification au CSR requise |
| Promotion et sensibilisation | Promouvoir la visibilité comme prochain thème d'une campagne de sensibilisation moto | Réalisé |
| | Promouvoir le port de vêtements appropriés pour la pratique de la moto | Réalisé |

1 CSR : Code de la sécurité routière.

(réf. : www.capmescargot.com)

Annexe 2 : Fiche technique sur les motocyclistes préparée par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

MOTOCYCLISTES – ÉTAT DE LA SITUATION

Chaque année, en moyenne, de 2011 à 2015, 1 832 motocyclistes étaient victimes d'un accident de la route, soit :

- 44 décès;
- 227 blessés graves;
- 1 561 blessés légers.

Bien que le bilan routier de 2015 se soit détérioré, on constate depuis quelques années une diminution du nombre de victimes chez les motocyclistes. Néanmoins, le nombre de motocyclistes décédés par 10 000 véhicules en circulation est toujours plus élevé que celui des automobilistes. En 2015, ce taux se situait à 2,9 décès par 10 000 motocyclettes contre 0,5 pour les automobilistes et les occupants d'un camion léger.

LES PRINCIPALES CAUSES D'ACCIDENT

- La vitesse du motocycliste;
- Le fait que les autres conducteurs ne voient pas bien les motos;
- L'inexpérience du motocycliste;
- L'inattention ou la distraction du motocycliste ou des autres usagers de la route.

UN USAGER VULNÉRABLE

Le motocycliste conduit un véhicule qui lui offre moins de protection que d'autres véhicules, les voitures, par exemple. Le casque et les vêtements de protection sont les seules aides sur lesquelles il peut compter pour éviter des blessures ou en réduire la gravité en cas d'accident ou de chute. De plus, il est moins visible sur la route en raison de la faible dimension de la motocyclette, surtout de face, ce qui le rend parfois difficile à percevoir.

LES RECOMMANDATIONS DU COMITÉ MOTO – VOLET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En 2012, un comité d'experts en matière de moto a formulé 10 recommandations en vue d'améliorer la sécurité des motocyclistes et les conditions entourant la pratique de la moto. Ces recommandations portaient sur cinq thèmes : la visibilité, la formation, l'accès graduel à la conduite, l'environnement routier et la sensibilisation. De ces dix recommandations, cinq ont été appliquées dès la publication de leur rapport, puisqu'elles ne nécessitaient pas de modifications au Code de la sécurité routière. Les cinq autres nécessitent une révision du Code.

LE NOUVEAU COURS DE CONDUITE

En janvier 2015, la Société de l'assurance automobile du Québec a annoncé la mise en place du nouveau cours de conduite. Cette nouvelle formation met l'accent sur le comportement du motocycliste en plus de la maîtrise des techniques et des manœuvres. Ainsi, en plus d'acquérir la capacité de manœuvrer une moto en circuit fermé et par la suite sur la route, le futur motocycliste apprend à agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable. Le cours comprend beaucoup plus d'heures de formation pratique.

PISTES DE RÉFLEXION

Lorsqu'il est question des motocyclistes, que devons-nous faire de façon concrète pour poursuivre l'amélioration du bilan routier au Québec?

Comment peut-on favoriser la participation des motocyclistes à des cliniques annuelles visant à se réappropriier la conduite d'une moto en début de saison (ex.: activités de sensibilisation, séances de formation en circuit fermé)?

(réf. : <https://consultation.saaq.gouv.qc.ca//wp-content/uploads/2016/12/document-consultation-publique-securite-routiere.pdf>)

Mémoire préparé par :

Michel Audy, responsable de la sécurité, AMO
Alain Tremblay, relationniste, AMO

Approuvé par :

Le Conseil d'administration, AMO

Le 25 février 2017