

Consultation publique sur la sécurité routière

Mémoire présenté par le



Février 2017

TABLE DES MATIÈRES

LE FRONT COMMUNMOTOCYCLISTE.....	3
LA MISSION ET LES OBJECTIFS DU FCM.....	3
MISE EN CONTEXTE DU PRÉSENT MÉMOIRE	3
RECOMMANDATIONS DU RAPPORT COMITÉ MOTO	4
QUELLES SONT LES PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	5
EN PLUS DU GOUVERNEMENT QUI DEVRAIT S’IMPLIQUER EN SÉCURITÉ	5
QUELS SONT LES MOYENS D’AMENER CHAQUE CITOYEN À POSER.....	5
QUELS MOYENS NOVATEURS DEVRAIENT ÊTRE MIS EN PLACE	6
MISSION DE L’ORGANISME EN LIEN AVEC LA SOCIÉTÉ.....	6
MISSION DE L’ORGANISME EN LIEN AVEC LE MTQ, MOTOCYCLISTES & AUTRES.....	7
CONCLUSION	8

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

Créé en 2009 et regroupant plus de 5000 membres actifs, le Front Commun Motocycliste (FCM) est un organisme provincial composé du CAPM-Escargot et de la Fédération Motocycliste du Québec (FMQ)¹. Les représentants du FCM sont messieurs Jean-Pierre Fréchette, directeur général de la Fédération motocycliste du Québec, et Jeannot Lefebvre, président du Comité d'Action Politique Motocycliste Escargot (CAPM-Escargot).

La mission et les objectifs du FCM

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

Mise en contexte du présent mémoire

Le présent mémoire a été préparé par les membres du Front Commun Motocycliste (ci-après dans le texte, FCM) afin de faire entendre le point de vue du regroupement sur les préoccupations de circuler de manière sécuritaire sur les routes du Québec

Le mémoire fait un retour sur le travail accompli par le Comité Moto (2010 & 2011), lequel Comité était composé d'experts de la Société de l'assurance automobile du Québec, du ministère des Transports, du ministère de la Sécurité publique, des corps policiers du Québec, des associations motocyclistes ainsi que des intervenants spécifiquement liés à la moto (fabricants, détaillants, formateurs); tous ces intervenants avaient comme but ultime d'améliorer la sécurité de tous les motocyclistes du Québec.

On trouvera, dans la note de bas de page qui suit, un lien direct vers le rapport intitulé « Comité Moto² » déposé en 2013 par le ministre des Transports.

Soulignons ici que sur les dix recommandations du rapport précité, cinq d'entre elles qui ne nécessitaient pas de modifications législatives ou réglementaires, ont déjà été appliquées puisque le comité cherchait à ce que le résultat de son travail puisse produire des effets concrets le plus rapidement possible. Toutefois les cinq autres sont toujours en attente d'une modification législative au CSR et nous croyons qu'à moyen terme, ces mesures seront bénéfiques aux utilisateurs de deux-roues motorisés.

¹ On trouvera en annexe 1, un énoncé de la mission de la FMQ et de la relation qui existe entre la FMQ, le CAPM et le FCM.

² Comité Moto, Sylvie Tremblay, Novembre 2012, Vice-présidence à la sécurité routière, Direction du développement en sécurité routière; voir à la page # 21, Synthèse des recommandations.

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

Recommandations du Comité Moto – Volet Sécurité Routière.

Sous les thèmes de la **Visibilité** et **Accès au permis de moto**, contenus dans le Rapport Moto, voici les cinq recommandations qui sont toujours en attente d'une modification du CSR.

R # 1 Permettre l'usage des phares de route (les « hautes ») durant le jour pour les motocyclettes.

Ce geste améliorerait la visibilité des motocyclistes par les autres usagers de la route dans le contexte nord-américain où tous les véhicules produits depuis plusieurs années doivent posséder des feux de croisement allumés en tout temps.

R # 3 Rendre obligatoire le port d'une protection visuelle personnelle (PVP) par le pilote d'une moto (et son passager).

Alors que tous les autres accessoires du motocycliste constituent un moyen de réduire les conséquences d'un accident ou d'une chute, la PVP agit à titre préventif en évitant l'aveuglement temporaire pouvant être causé par la pluie, le vent, la poussière, les insectes et les débris. Elle prévient ainsi les pertes potentielles de contrôle.

R # 6 Retrait de la condition d'accompagnement obligatoire durant la phase d'apprentissage au permis moto.

Les divers constats et recherches menées sur le sujet ont démontré les lacunes de cette approche pour la formation moto et même les effets potentiellement négatifs qu'elle comporte.

R # 7 Phase d'apprentissage de 12 mois

Des restrictions maintenues- Aucun passager- zéro alcool-Couvre-feu-

R # 8 Mettre en place un accès graduel pour les motos à risque basé sur l'expérience de conduite

Un accès à une moto dite « à risque » serait permis aux motocyclistes ayant trois années réelles de conduite avec une moto dite régulière. Toutefois, il reste à définir ce qui détermine une expérience de conduite réelle et possiblement à revoir ce qui est considéré comme moto dite « à risque », l'essentiel étant d'être en mesure de conduire une moto adaptée à notre expérience.

Nous espérons que le CSR sera modifié en conséquence en 2017 ou sinon dès que possible.

Le présent mémoire veut proposer des pistes de solutions spécifiquement liées à l'usage de la moto sur les chemins publics en répondant en particulier aux « quatre grandes questions » ciblées par la consultation.

1- Quelles sont les principales problématiques en sécurité routière dans votre communauté ou au Québec en général ?

- a. Les innombrables chantiers de construction routiers et l'état des routes en général;
- b. Le manque de Signalisation avancée et adéquate de travaux routiers (plaques de métal, route scarifiée, route en gravier, etc.);
- c. La peinture dans les courbes, dans certains carrefours giratoires ;
- d. Les routes endommagées (remplissage de fissures avec du goudron);
- e. Le calibrage des bandes rugueuses sur les côtés des voies de circulation afin qu'elles remplissent leur rôle d'avertisseurs sans constituer un risque de perte de contrôle ;
- f. L'augmentation du nombre d'usagers sur les routes du Québec ;
- g. L'usage des cellulaires et des « textos » par les autres usagers de la route;
- h. Les distractions des autres usagers de la route;
- i. Le manque de campagnes de sensibilisation quant à la présence des motocyclistes sur les réseaux routiers.

2- En plus du gouvernement, qui devrait s'impliquer en sécurité routière ?

- a. D'entrée de jeu, tous les motocyclistes sont interpellés pour rendre la pratique de la moto plus sécuritaire ;
- b. Les associations motocyclistes du Québec ;
- c. Le retour des tables de consultations et concertations (MTQ-FCM) & (SAAQ-FCM);
- d. Un organisme public-privé voué exclusivement à la pratique sécuritaire de la moto et à son développement socio-économique, la prudence et la réduction des incidents étant utiles et « payantes » pour la société québécoise ;

3- Quels sont les moyens d'amener chaque citoyen « motocycliste » à poser des gestes concrets orientés vers la prévention des accidents « MOTO »?

- a. Améliorer les cours de conduite et les formations liées à l'obtention de permis de conduire.
- b. Encourager les cours de formation pour tous les détenteurs de la classe 6, mais qui n'ont aucune expérience continue dans la pratique de la moto ;
- c. Encourager les cours de perfectionnement par des ristournes sur les contributions au fonds d'assurance de la Société, suite à la réussite de tels cours homologués par la Société;
- d. Le port de vêtements appropriés (haute visibilité et protection) et la promotion de la conduite avec un équipement minimal adéquat;
- e. Campagnes de sensibilisation récurrentes sur la visibilité des motocyclistes et à l'attention accrue des autres usagers de la route.

4- Quels moyens novateurs devraient être mis en place pour améliorer le bilan routier « MOTO » ?

Création d'un nouvel organisme public-privé dédié et voué à tous les motocyclistes du Québec.

L'idée d'un tel organisme a été avancée sous diverses formes et ce de multiples façons par le monde motocycliste depuis de nombreuses années. Sa version la plus récente a été soumise de manière formelle en tant qu'annexe au mémoire présenté par le FCM, le 24 mars 2015, au Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile dans le cadre de sa consultation publique de la Société (SAAQ).

Un tel organisme se veut avant tout un centre permanent d'expertise et de recherche en amélioration de la sécurité des motocyclistes, quoique la Société se préoccupe aussi de ce volet, mais ne peut lui attribuer toutes les ressources requises alors que le parc moto constitue une faible proportion de sa vaste clientèle (véhicules de promenade, camions lourds, transports de passagers, etc.). De fait, plusieurs des améliorations à la sécurité moto implantées au fil des dernières décennies par la Société l'ont souvent été à l'instigation du monde motocycliste, la Fédération motocycliste du Québec en tête, par le biais, entre autres, de projets de recherche menés en collaboration avec la Fondation Promocycle et la participation financière de la Société. Cet organisme dont la teneur et la composition reste à définir par une collaboration entre les parties visées, pourrait jouer un rôle d'intervenant de premier ordre auprès du gouvernement et de la Société en ce qui a trait à la sécurité de la conduite moto. Ultimement, il pourrait aussi agir à titre de guichet unique pour tous les motocyclistes du Québec en ce qui a trait à la recherche et à la promotion des meilleures pratiques de sécurité pour la moto au Québec.

Nous considérons que la mise sur pied d'un tel organisme devient de plus en plus incontournable et essentielle pour apporter une contribution significative à l'amélioration du bilan routier de tous les motocyclistes québécois à moyen et long termes.

Mission potentielle de l'organisme en lien avec :

1. La Société (SAAQ)

- a) Collaborer avec la Société pour la préparation et la révision du matériel publicitaire et ses déclinaisons destinées aux motocyclistes en termes de sécurité;
- b) Collaborer avec la Société pour la mise à jour des cours de moto et la mise à jour des cours auto - volet moto;
- c) Collaborer avec la Société pour la mise à jour des examens de permis de conduire moto et auto – volet moto;
- d) Participer activement aux tables de concertation permanente de la Société sur la sécurité routière moto;
- e) Collaborer avec la Société aux divers projets de cette dernière qui ont un lien, de près ou de loin avec la sécurité. Exemple, le bruit, le port de vêtements appropriés lors des cours de conduite;
- f) Avoir accès aux données des accidents impliquant les motocyclistes afin de mieux cibler les campagnes de publicité et de sensibilisation, de formation etc.

2. le Ministère des Transports du Québec de la Mobilité Durable et de l'électrification des transports (MTQ)

- a) Collaborer avec le MTQ pour l'établissement d'une politique moto et voir à son intégration notamment au niveau des normes et des guides destinés aux entrepreneurs;
- b) Collaborer avec le MTQ pour la préparation et la révision du matériel publicitaire et ses déclinaisons destinées au personnel du MTQ en ce qui concerne la sécurité des motocyclistes;
- c) Participer activement à la table de concertation permanente sur la sécurité routière moto;
- d) Collaborer avec le MTQ aux divers projets qui ont un lien avec la sécurité. Par exemple, les glissières de sécurité, les pictogrammes et les travaux routiers, la signalisation, la peinture, les carrefours giratoires, etc.
- e) Contribuer à l'amélioration de la mobilité urbaine et à l'utilisation sécuritaire de la moto dans les villes et sur certaines voies rapides comportant des voies spécialisées.

3. Les motocyclistes

- a) Diffuser par son site web et les réseaux sociaux de la documentation et de l'information utile sur la sécurité moto;
- b) Communiquer avec les motocyclistes via les forums, les associations et via la SAAQ afin de rejoindre tous les motocyclistes désirant recevoir de l'information sur la sécurité, etc.;
- c) Participer aux divers salons et autres événements du genre pour promouvoir la sécurité;
- d) Diffuser les bonnes pratiques de la conduite motocycliste.

4. Les autres organismes

- a) Participer activement aux tables de concertation québécoise (AQTR), canadienne et internationale portant sur la sécurité routière et la sécurité à moto;
- b) Contribuer avec le ministère du Tourisme au développement du moto-tourisme en régions, avec des circuits balisés comprenant des facilités d'accueil et de services, afin d'encourager l'essor de cette industrie de façon sécuritaire;
- c) Assister et participer aux divers congrès nationaux et internationaux sur la sécurité moto.

5. Les autres tâches qui pourraient être confiées à cet organisme sont notamment :

- a) Recherche en matière de sécurité routière moto, i.e. ce qui se fait dans le monde; veille technologique sur le sujet, etc. ;
- b) La certification des écoles de conduite moto;
- c) La surveillance des écoles de conduite moto.

Comment financer cet organisme ?

Le financement de cet organisme autonome et indépendant pourrait se faire à l'instar des quads et des motoneiges soit par l'ajout d'un nouveau droit ou d'une nouvelle contribution et/ou par l'octroi d'une subvention, ou par une redistribution des contributions excédentaires au fonds d'assurance de la Société.

Conclusion et autres recommandations :

Il est certes important de convenir que la sécurité demeure l'objectif numéro du Front Commun Motocycliste et de ses partenaires constituants, le CAPM-Escargot et la FMQ, mais il ne faudrait pas oublier que la mission du FCM inclut la représentation des droits et des intérêts de l'ensemble des usagers. À cet effet, il serait souhaitable que le FCM et la Société poursuivent également leurs discussions concernant divers dossiers tels que :

1. Le financement par les motocyclistes du fonds d'assurance de la Société et la réduction de leurs contributions à ce dernier.
2. Les mesures relatives aux contraintes actuelles pour les collectionneurs de moto;
3. Les mesures incitatives face aux cours de perfectionnement et l'encadrement des conducteurs de moto sportive;
4. Redéfinir et/ou éliminer la notion de moto dite à risque;
5. L'amélioration des conditions de sécurité routière incluant le pavage et la pose de glissières à certains endroits stratégiques;
6. Considérer la notion de points d'inaptitudes ou de démerite en lien avec chacun des véhicules immatriculés et non juste par conducteur; à l'inverse, récompenser les conducteurs exemplaires.

Le FCM et ses représentants sont heureux de l'initiative de consultation amorcée par la SAAQ même si plusieurs des recommandations contenues dans le présent mémoire avaient déjà été abordées et convenues entre les parties.

Le FCM espère que, cette fois-ci, nous serons en mesure de procéder rapidement aux rectifications des mesures législatives utiles à leur adoption. Il entend par ailleurs poursuivre son rôle de soutien au développement et à la promotion de la sécurité et souhaite maintenir sa collaboration historique aux différentes tables de discussion et de concertation du milieu.

Remerciements :

La rédaction du mémoire a été effectuée par le FCM sous la direction de Jeannot Lefebvre, président du CAPM-Escargot, et de Jean-Pierre Fréchette, d.g. de la FMQ. Les auteurs aimeraient remercier tous ceux qui ont également contribué à la réflexion du mémoire et en particulier : madame Monique Maheux, et messieurs Bernard Benoit, Noël-André Scano, Michel Houde, Normand Noiseux, Michel Cadrin, Réjean Chagnon, et Normand Rodrigue.

Personnes ressources :

Jean-Pierre Fréchette, MBA
Directeur général FMQ
dgfmq@fmq.ca
514-213-6677

Jeannot Lefebvre
Président CAPM
president@capmescargot.com
514-705-4408



FÉDÉRATION
MOTOCYCLISTE
DU QUÉBEC



1049 rue Rosario-Bolduc, Lévis, Québec G6K 1K5

www.fmq.ca

Annexe1 : Profil historique du CAPM et de la FMQ

Qu'est ce que la FMQ ?

La Fédération motocycliste du Québec (FMQ) est une société à but non lucratif qui regroupe différents types de motocyclistes répartis en tant que membres dans près de 75 associations affiliées et réparties au sein des douze régions administratives du Québec.

La FMQ a été créée en 1972 afin de représenter les intérêts de ses membres, ainsi que ceux de l'ensemble des motocyclistes du Québec. Elle vise à faire respecter leurs droits et leur passion de motocycliste, et elle cherche à promouvoir les conditions globales garantissant le plaisir de conduire en toute liberté.

Qu'est ce que le CAPM ? D'où vient le Front commun des motocyclistes ?

Créé en 2009, le Front commun motocycliste est une initiative conjointe de la FMQ et du Comité d'action politique motocycliste (CAPM). Le CAPM qui était depuis 1982 un comité à part entière de la FMQ, s'est incorporé officiellement en octobre 1993 afin de créer une personne morale distincte de ses dirigeants. En 2008, il s'est lié au mouvement Escargot suite à la vague de protestations liées aux hausses drastiques des coûts d'immatriculation.

Le CAPM s'est joint ensuite à la FMQ afin de créer le Front commun motocycliste dans une perspective de respect et de promotion des droits des usagers de la moto, de même qu'à titre de porte-parole auprès des instances gouvernementales et des organismes de régie liés à la sécurité routière. Le FCM est présentement dirigé par monsieur Gilles Dubois, président de la FMQ, et par monsieur Jeannot Lefebvre qui agit à la fois comme porte-parole officiel de cet organisme, et comme président du CAPM.

Comment la FMQ intervient-elle ? Quels sont les avantages pour les membres ?

- La FMQ contribue en tant que porte-parole à la mise en place de campagnes de promotion en sécurité. Elle veille au perfectionnement des conducteurs de toutes catégories via le programme Moto Pro FMQ avec divers cours, reconnus depuis plus de 25 ans, pour développer la confiance, les habiletés et la maîtrise de la conduite.

- Elle offre aux associations membres des programmes d'assurances collectives avantageux et elle leur fournit une présence régionale au sein d'une structure de représentation provinciale et nationale à la Confédération Motocyclistes du Canada.
- La FMQ organise et/ou participe à diverses activités et rencontres régionales et interprovinciales et elle collabore activement au développement des activités des membres via un soutien lors des activités de réseautage et des randonnées.
- Disposant d'ententes avec plus d'une soixantaine d'hôtels, la FMQ offre à ses membres des rabais offerts sur l'hébergement et certains avantages comme des stations de lavage pour les motos lors des randonnées; elle participe aussi à divers programmes de loyauté négociés avec des détaillants et des fournisseurs liés au secteur de la moto.
- En collaboration La Capitale, la FMQ dispose de visibilité et d'articles exclusifs au sein du magazine MOTO JOURNAL qui est adressé directement à chacun des membres quatre fois par année.
- Accès aux pages Web et Facebook de la fédération pour initier des rencontres avec les autres membres, être informés des activités des autres associations et obtenir des contacts utiles pour les voyages, les équipements, les fournisseurs.

Sécurité, Liberté, Civisme...Tous unis par la même passion !

