

COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

**CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDITIONS PUBLIQUES
à l'égard du projet de loi n^o 71 - Loi modifiant de nouveau le
Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives**

**Mémoire présenté par la
Fédération motocycliste du Québec
en collaboration avec le
Comité d'action politique motocycliste**

Janvier 2010

Résumé de ce mémoire

Considérant qu'aucune des modifications proposées dans ce projet de loi ne porte sur des points spécifiquement liés à la sécurité des motocyclistes, le présent mémoire se limite à des remarques interrogatives ainsi qu'à quelques commentaires, certains d'appui et d'autres de réserve, sur cinq articles du projet. Le tout est bref et vous le retrouverez en page 5.

L'introduction et la conclusion constituent le corollaire de l'énoncé ci-dessus et visent essentiellement à rappeler à la Ministre et aux membres de cette Commission notre insatisfaction face à l'absence répétée de modifications axées sur la sécurité des motocyclistes malgré nos nombreuses représentations et propositions en ce sens depuis de nombreuses années.



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 protection 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, les recommandations proposées dans les études qu'elle a menées en collaboration avec la Fondation Promocycle étant retenues et appliquées ailleurs au Canada et dans le monde.

INTRODUCTION

Comme en décembre 2007, notre intervention sera brève mais nous souhaitons, encore une fois, 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 le projet de loi énoncé 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, ce projet de loi est louable et devrait obtenir l'appui de la majorité de la population du fait qu'il sert l'objectif visé, soit celui d'améliorer la sécurité liée à l'usage du réseau routier. Cependant force est de constater qu'à nouveau, il ne contient aucun élément spécifiquement lié à l'amélioration de la sécurité des motocyclistes ou, à tout le moins, à la réduction des risques qui les menacent. Nous profiterons donc de l'occasion qui nous est présentement offerte pour rappeler qu'en dépit de toutes nos représentations depuis de nombreuses années, aucun ministre de quelque parti que ce soit ne s'est donné la peine d'inclure dans ses projets de révision du Code de la sécurité routière (CSR) ni dans les règlements afférents, l'une quelconque de nos suggestions. Le rétablissement des cours de conduite obligatoires pour les motocyclistes constitue la seule exception à cette affirmation. Malheureusement, il aura fallu la constatation par les autorités de l'augmentation du nombre de victimes pour que le ministre revienne sur sa décision, quelques années plus tôt, de rejeter notre recommandation de ne pas abolir ces cours.

Nous avons déjà entendu plusieurs élus répéter que les motocyclistes coûtent cher à la société. Pourquoi donc ne pas adopter pour ces derniers la même approche que pour les autres usagers, soit de chercher prioritairement des solutions pour améliorer leur sécurité et réduire ces coûts? Au contraire, pour les motocyclistes dans leur ensemble, et pas uniquement pour les délinquants comme on l'applique pour les autres groupes d'usagers, on préfère augmenter les cotisations pour équilibrer les comptes. C'est un peu comme si on se contentait d'observer les résultats et d'augmenter les cotisations des automobilistes au lieu d'installer des feux de circulation aux intersections dangereuses.

Nous ne voulons pas répéter ici ce que nous avons écrit dans notre mémoire de décembre 2007 adressé à cette Commission mais les remarques qui y figurent relativement à la sécurité des motocyclistes sont toujours aussi pertinentes et nous vous invitons à les relire pour en faire l'objet d'une très prochaine révision.

COMMENTAIRES SUR LE PROJET DE LOI N° 71

Pour en revenir aux modifications législatives présentement proposées par la Ministre des transports, voici nos commentaires:

- Art. 4 Nous voyons d'un bon oeil la tolérance **zéro alcool pour les conducteurs de moins de 21 ans**.

- Art. 5 Nous nous interrogeons sur l'impact réel que peut avoir l'application de simples mesures administratives pour les conducteurs affichant un **taux d'alcool de ,05**. Nous croyons que l'approche de sensibilisation des conducteurs et des tiers appliquée depuis quelques années continuera à produire de meilleurs résultats. L'approche coercitive aurait plus d'effet si elle visait une nettement plus grande sévérité des peines dès la première récidive de conduite avec facultés affaiblies.

- Art. 16 Nous comprenons que cette modification permettra de suspendre le permis de conduire d'une personne conduisant à très grande vitesse **même si le délit n'est pas commis au volant d'un véhicule routier**. Nous considérons cette modification logique du fait que le comportement est le propre de l'individu, indépendamment du véhicule qu'il conduit.

- Art. 17 La modification proposée ici semble préciser **qu'on ne peut saisir un véhicule autre que routier** lors d'une interception pour grand excès de vitesse. Puisqu'on attribue à ce type de délit une extrême dangerosité, nous nous interrogeons sur l'atténuation de l'effet dissuasif immédiat entraîné par le fait que le conducteur puisse repartir avec son véhicule hors route. Après tout, la saisie et la mise en fourrière d'un véhicule routier ne sont pas conséquents à la suspension du permis de conduire puisque nous comprenons que le Code prescrit expressément cette procédure et ne prévoit pas qu'un autre conducteur puisse prendre charge du véhicule.

- Art. 31 Le but est louable de tenter de réduire les conséquences d'une chute pour un cycliste mais, les motocyclistes étant depuis longtemps familiers avec la problématique de la conformité des casques, nous nous interrogeons jusqu'à quel point cette modification pourra être clairement appliquée.

CONCLUSION

Pour conclure, nous aimerions reproduire ici un extrait de notre mémoire de décembre 2007 présenté à ce comité:

«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.»

Depuis cette date, des gestes ont été posés, certains positifs et en lien avec nos suggestions mais d'autres, contre-productifs comme la catégorisation des motos par la SAAQ, ont été imposés malgré nos mises en garde. Par ailleurs, nous sommes informés que la Table québécoise de la sécurité routière se penchera cette année sur le dossier moto. Il faut retenir que les délais requis pour le temps d'étude, la préparation du rapport, son analyse et l'éventuelle adoption des recommandations qu'il contiendra font en sorte que leur mise en application n'aura pas lieu avant deux ou trois ans.

Nous sommes aussi préoccupés par le fait que la discussion sur ce sujet réunira plus de gens non familiers avec la réalité de la sécurité motocycliste que de spécialistes du domaine. Malgré la bonne volonté de toutes les parties, force est d'admettre que les préjugés et les perceptions erronées influencent encore trop souvent les discussions des non-motocyclistes sur l'approche de la sécurité moto. Pour cette raison, une table de concertation permanente sur la moto, comme il en a existé par le passé, risquerait de produire de meilleurs résultats plus rapidement.

Finalement, toujours en lien avec l'expertise en sécurité motocycliste, nous nous interrogeons sur les critères retenus par les autorités pour sélectionner les organismes responsables de réviser le contenu des cours de conduite et évaluer les compétences de ceux et celles qui les livrent. Nous n'avons pas été consultés mais nous avons observé ce qui se passe sur le terrain et nous avons de sérieuses raisons de nous inquiéter pour la sécurité des motocyclistes. Albert Einstein a déjà dit: *«Pour mieux connaître un pays, il faut avoir un contact direct avec sa terre. Il est inutile d'admirer le monde à travers une vitre d'automobile.»* De même, aurions-nous avantage à faire intervenir et porter plus grande attention à ce que savent et ont à dire ceux et celles qui ont un contact direct avec un sujet afin d'éviter d'avancer des solutions bien intentionnées certes, mais pas nécessairement aussi efficaces que désirées.

Pour informations relatives à ce mémoire, contactez



514-252-8121

Bernard Benoit, porte-parole

Jacques Lafontaine, Président