

RAPPORT COMITÉ MOTO



VOLET SÉCURITÉ ROUTIÈRE



RAPPORT COMITÉ MOTO

VOLET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Rédigé par Sylvie Tremblay
Novembre 2012
Vice-présidence à la sécurité routière
Direction du développement en sécurité routière



TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos	4
Le contexte	5
Le mandat du comité moto	5
Plan de travail – les thèmes retenus	6
Introduction aux thèmes à l'étude	6
La visibilité	7
Améliorer la visibilité de la moto	8
Améliorer la visibilité et la protection du motocycliste	10
La formation	11
L'accès graduel à la conduite d'une moto	12
Promotion et sensibilisation	19
Environnement	20
Synthèse des recommandations	21
ANNEXE I	
Liste des participants	23
ANNEXE II	
Les motocyclettes au Québec – Principales données	24
ANNEXE III	
FCM – Retrait de l'accompagnement obligatoire	30



AVANT-PROPOS

En avril 2010, la Société de l'assurance automobile du Québec proposait aux représentants du Front commun motocycliste (FCM) de mettre en place un comité de travail spécifiquement voué à la sécurité routière des motocyclistes. Ainsi, la Société acquiesçait à la demande du FCM qui souhaitait que l'étude des règles d'accès et du maintien du permis pour les motocyclistes soit réalisée par un groupe d'experts en la matière. Ce sujet a donc été retiré du calendrier des travaux de la Table québécoise de la sécurité routière (TQSR).

Ce rapport fait donc état des recommandations découlant des travaux du comité moto – volet Sécurité routière. Plusieurs recommandations ne nécessitant pas de modifications législatives sont déjà en cours d'application ou le seront à court ou moyen terme. Les autres seront mises en œuvre sous réserve de l'adoption des modifications législatives requises.

La Société remercie les membres du comité (Annexe I) de leur collaboration soutenue ainsi que toutes les personnes invitées à présenter aux membres des dossiers particuliers.

Les recommandations formulées dans ce rapport ont fait l'objet d'un consensus des membres présents aux dernières rencontres du comité.

LE CONTEXTE

Les règles actuelles d'accès à la conduite et au maintien du permis moto sont en place depuis 2001. Elles découlaient en partie des travaux de la Table de concertation sur la motocyclette, qui avait présenté un rapport en mai 2000. Par la suite, d'autres travaux portant sur l'accès et sur la détermination d'infractions propres à la moto ont été réalisés, mais n'ont fait l'objet d'aucune recommandation.

En 2006, un mandat d'initiative de la Commission des transports et de l'environnement a proposé quatre recommandations concernant la sécurité routière des motocyclistes. Ces recommandations devaient faire l'objet d'une étude par le groupe de travail sur les règles d'accès à la conduite et de maintien des compétences de la TCSR. Toutefois, il a été convenu que l'étude du dossier moto serait prise en charge par le présent comité.

LE MANDAT DU COMITÉ MOTO

Le comité était sous la responsabilité de la Société, qui en a assuré la présidence et le secrétariat.

Le mandat du comité a été approuvé lors de la séance du 8 octobre 2010.

En vue d'améliorer la sécurité routière des motocyclistes, le comité de travail sur la moto devra, d'ici juin 2011, formuler des recommandations qui pourront porter sur l'accès à la conduite d'une motocyclette, le maintien du permis, la promotion de la sécurité routière et les conditions reliées à la pratique de la motocyclette (conditions routières, accès à des voies réservées, infractions spécifiques, etc.).

Advenant le cas où l'ensemble des travaux identifiés au plan de travail n'auraient pu faire l'objet de recommandations pour la production du rapport de juin 2011, les travaux du comité pourraient se poursuivre et les membres du comité décideraient de l'échéance pour la production d'un second rapport.

Pour chacune des recommandations, les membres évalueront la possibilité que celles-ci soient mises en œuvre sans attendre le dépôt du rapport en juin 2011, en tenant compte des travaux à faire et des autorisations requises (modifications au Code de la sécurité routière ou à ses règlements, modifications aux systèmes informatiques), des impacts sur la prestation en centres de services et des interrelations avec les autres éléments du plan de travail.

En juin 2011, comme les travaux du comité n'étaient pas terminés, la Société a produit un état de situation. Au terme des travaux, les membres du comité auront tenu douze rencontres.



PLAN DE TRAVAIL – LES THÈMES RETENUS

Au début des travaux du comité, des présentations générales ont été faites au regard du cadre légal relatif à l'accès graduel à la conduite d'une motocyclette, aux statistiques concernant les titulaires de permis moto et les motocyclettes en circulation et au bilan routier des motocyclistes (les principales données statistiques se trouvent à l'Annexe II). Une synthèse des rapports d'accidentologie Hurt et MAIDS (Motorcycle Accidents In Depth Study) a également été présentée.

Par la suite, les membres du comité ont priorisé l'étude des thèmes suivants :

- La visibilité
- La formation
- L'accès graduel à la conduite d'une moto
- L'environnement routier
- La promotion et la sensibilisation

INTRODUCTION AUX THÈMES À L'ÉTUDE

Lors de la présentation des résultats des études Hurt et MAIDS, les constats suivants ont été soulevés :

- Les automobilistes ne savent pas percevoir les motocyclistes et les motocyclistes ne savent pas se faire voir;
- Les motocyclistes rentrent ou pensent rentrer trop vite dans un virage (fausse piste de la vitesse sans études détaillées d'accidents [EDA]);
- En situation d'urgence, les motocyclistes figent (rupture des fonctions de guidage) et quand ils freinent, ils le font très mal;
- Les cours de formation ne semblent pas aider les motocyclistes à éviter les collisions.

Le comité a convenu que ces problèmes seraient abordés en tenant compte du contexte québécois.

LA VISIBILITÉ

Une des caractéristiques propres à l'accidentologie des motocyclistes a trait à leur visibilité. M. Pierre Van Elslande, chercheur de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), considère que le caractère radical des problèmes de détectabilité de la moto constitue un des enjeux majeurs de la recherche actuelle et de l'action.

Selon le rapport MAIDS publié en 2004, 70 % des erreurs des automobilistes déclarés responsables d'un accident impliquant une moto sont dues au fait qu'ils n'ont pas su la détecter.

Le problème de la visibilité découle de la faible largeur de la moto vue de face, ce qui a un impact négatif sur l'évaluation des distances et des vitesses de rapprochement. Cette faible largeur a un effet de masse peu dissuasif: on prend spontanément plus de précaution et on garde plus de distance vis-à-vis d'un obstacle visuellement plus important. Le problème de la visibilité des motocyclistes est aussi lié au fait qu'ils sont beaucoup moins nombreux sur la route (et pas toute l'année) et qu'on ne s'attend pas à les rencontrer. Il est plus difficile alors de développer un comportement adapté à leur rencontre. Le contraste du motocycliste avec son environnement est également un facteur qui a un impact sur sa détection¹.

Lors du colloque international sur les deux roues motorisés tenu en 2009 à Marseille², les chercheurs ont fait état des travaux relatifs à certains dispositifs pouvant améliorer la visibilité des motos, dont:

- L'utilisation du feu de route, notamment dans les environnements complexes, comme en ville;
- L'utilisation d'un projecteur élargi, de deux projecteurs, de feux additionnels de couleur jaune ou orange à hauteur du phare avant, ou de couleur blanche à hauteur du guidon et du bas de la fourche, ou encore d'un gyrophare muni d'un globe orange;
- Le port d'une veste ou d'un gilet orange, jaune ou vert fluorescent, en plus (ou non) du phare avant allumé;
- De nuit, l'utilisation de pleins phares ou de deux feux additionnels de couleur jaune, en plus du feu de croisement;
- L'ajout de dispositifs rétro-réfléchissants sur la veste et le casque et, à un moindre degré, sur la moto.

À la lumière des résultats de ces recherches, les travaux du comité ont porté sur des pistes permettant d'améliorer la détectabilité de la moto. De plus, le thème de la visibilité a amené les membres à discuter de l'équipement et des vêtements des motocyclistes, non seulement en termes d'amélioration de leur visibilité, mais également de leur protection.

1. *Gisements de sécurité routière, les deux roues motorisés*, p. 73 et suivantes

2. *Les deux roues motorisés: Nouvelles connaissances et besoins de recherche – Actes du colloque international*, 5 et 6 mars 2009, Marseille, p. 106 et suivantes

AMÉLIORER LA VISIBILITÉ DE LA MOTO

RECOMMANDATION

1

Permettre aux motocyclistes d'utiliser les phares de route (les « hautes ») durant le jour

Actuellement, l'utilisation des phares de jour est encadrée par les articles 424 et 425 du Code de la sécurité routière (CSR).

424 *Le conducteur d'un véhicule routier doit, durant la nuit ou lorsque les conditions atmosphériques le nécessitent, allumer les phares et les feux intégrés de son véhicule.*

Le premier alinéa s'applique également au conducteur d'une bicyclette à l'égard du phare et du feu dont elle doit être munie.

425 *Le conducteur d'un véhicule routier doit diminuer l'intensité de l'éclairage avant de son véhicule s'il parvient à moins de 150 mètres d'un véhicule qu'il va croiser, s'il suit un autre véhicule à moins de 150 mètres ou s'il circule sur un chemin où l'éclairage est suffisant.*

En mars 2010, la Direction des affaires juridiques de la Société a publié un avis sur l'interprétation de ces articles, en concluant qu'il était permis, notamment aux motocyclistes, d'utiliser le jour les phares de route en respectant les dispositions de l'article 425, soit, entre autres, en diminuant l'intensité de l'éclairage lorsqu'ils sont à 150 mètres d'un véhicule à croiser.

Malgré cette disposition du CSR, des écoles de conduite préconisaient l'utilisation des phares de route le jour aux futurs motocyclistes, compte tenu des avantages pour leur sécurité.

La présente recommandation vise donc à permettre aux motocyclistes d'utiliser les phares de route sans avoir à en diminuer l'intensité, en particulier dans les zones urbaines où surviennent la majorité des accidents de type « *a regardé mais n'a pas vu* ». Certaines restrictions pourraient cependant être prévues (par exemple dans les situations de trafic où les véhicules se suivent de très près).

Cette recommandation nécessitera une modification au CSR.

D'ici à ce que le CSR soit modifié, il faudrait envisager d'en permettre l'usage, soit par un projet pilote afin de s'assurer que cela est sécuritaire pour tous les usagers de la route, soit par une dérogation.

RECOMMANDATION **2**

Promouvoir
l'utilisation du
modulateur de
phare et des
phares et feux
d'appoint

Le **modulateur de phare** est un phare de croisement à intensité variable. Les normes de Transport Canada (identiques aux normes américaines) concernant cet équipement précisent que :

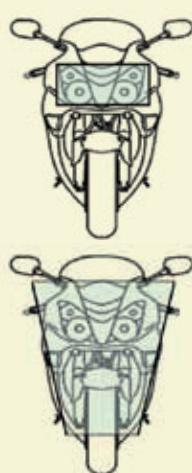
- La vitesse de modulation doit être de 240 ± 40 cycles à la minute;
- Le projecteur doit fonctionner à la puissance maximum pendant 50 à 70 % de chaque cycle;
- L'intensité la plus faible à n'importe quel point d'essai ne doit pas être inférieure à 17 % de l'intensité maximale.

Le modulateur de phare serait en contravention au CSR (art. 239) si le changement d'intensité faisait en sorte que le phare devient clignotant ou clignotant alternatif.

Actuellement, les constructeurs de motos ne proposent pas de tels dispositifs. Ils sont toutefois disponibles sur le marché. Il existe également des modulateurs de feux de freinage. Ces dispositifs seraient permis s'ils ne clignotent pas. Le coût de cet équipement varie de 150 \$ à 250 \$, plus les frais d'installation.

Selon un sondage effectué par la Société auprès des administrations américaines, l'usage du modulateur de phare est permis, sauf dans deux États (Kentucky et Nebraska). Quant à savoir si l'usage d'un modulateur de phare pouvait faire en sorte que le véhicule soit confondu avec un véhicule d'urgence (moto des corps policiers), les administrations ont répondu qu'aucun problème n'avait été signalé, soit par le public ou par les autorités policières.

Toutefois, les corps policiers du Québec émettent certaines réserves. Aussi, des vérifications pourraient être menées auprès des corps policiers des États (Californie, New-York, Floride) où l'usage des modulateurs est le plus fréquent, afin de s'assurer que cet usage est vraiment sécuritaire pour l'ensemble des usagers de la route.



Les **phares et feux d'appoint** permettent d'élargir le gabarit visuel de la moto, ce qui permet de mieux détecter la moto et sa vitesse de rapprochement. Selon les chercheurs³, l'ajout de phares et de feux d'appoint au niveau supérieur de la moto (rétroviseurs) et au bas de la fourche permettrait à la moto d'être aussi visible qu'une automobile.

Actuellement, il existe sur le marché très peu de phares et de feux d'appoint pouvant être ajoutés au niveau supérieur de la moto. Cependant les phares et feux d'appoint pouvant être installés à la fourche de la moto sont disponibles.

Afin de promouvoir l'utilisation du modulateur de phare et des phares et feux d'appoint, la Société produira un dépliant qui pourra être transmis aux motocyclistes lors du renouvellement de l'immatriculation au printemps 2013.

3. TSUTSUMI et MARUYAMA, 2007, *Long Lighting System for Enhanced Conspicuity of Motorcycles*, 20th International Technical Conference on the ESV, 18-21 juin 2007, Lyon, communication numéro 07-0182

AMÉLIORER LA VISIBILITÉ ET LA PROTECTION DU MOTOCYCLISTE

RECOMMANDATION

3

Rendre obligatoire le port d'une protection visuelle personnelle en moto

Actuellement au Québec, le casque de moto est le seul équipement obligatoire selon le CSR. Toutefois, le type de casque est laissé à la discrétion des motocyclistes. Dans ses différents guides et brochures, la Société privilégie le port du casque intégral, sinon un casque ayant une visière. À défaut d'avoir un de ces types de casque, la Société recommande de porter des lunettes protectrices.

Le motocycliste est considéré comme un usager de la route vulnérable. La seule protection sur laquelle il peut compter est ses vêtements de protection. Une protection visuelle personnelle est essentielle puisque, comparée aux autres éléments de sa tenue vestimentaire, elle peut prévenir des accidents.

En effet, une protection visuelle adéquate évitera aux motocyclistes d'être aveuglé momentanément par la pluie, le vent, la poussière, les insectes et les débris et préviendra de ce fait, les pertes de contrôle. À cet égard, une moto équipée d'un pare-brise n'est pas considérée comme dotée d'une protection suffisante, puisque celui-ci ne protège pas à 100 % le motocycliste contre ces éléments.

Aucune administration canadienne n'exige le port de lunettes protectrices. Par contre, la situation est différente aux États-Unis, puisque 72 % des États ont cette obligation (36 États).

Cette recommandation nécessitera une modification du CSR.

RECOMMANDATION

4

Promouvoir le port de vêtements appropriés lors des cours de conduite

Les membres du comité ont discuté de la possibilité de rendre obligatoire le port de vêtements appropriés pour la pratique de la moto. Toutefois, compte tenu qu'il existe peu de normes au regard des équipements de protection et qu'il serait difficile pour les policiers de s'assurer du respect de ces normes, les membres du comité ont préféré mettre l'accent sur la sensibilisation au port de vêtements adéquats.

Aussi, la promotion se fera dès la formation du futur motocycliste. Différents outils de sensibilisation seront développés, tant pour promouvoir le port de vêtements appropriés durant la formation que par la suite. À cet égard, un outil pédagogique sera conçu dans le cadre du cours moto afin de mieux guider l'étudiant dans le choix d'une première moto et de l'informer des différents équipements et vêtements existant sur le marché. On y fera ressortir l'importance de la protection et de la visibilité.

LA FORMATION

RECOMMANDATION

5

Réviser le cours de conduite moto

La formation moto actuelle est obligatoire depuis juillet 2000. Le cours n'a pas été revu depuis cette date. Il est composé de 14 séances théoriques (9 si la personne est titulaire d'un permis de conduire de classe 5) et 22 séances pratiques (18 en circuit fermé et 4 sur la route).

Actuellement, seul le Manitoba a aussi une formation moto obligatoire. Aux États-Unis, quelques États ont une formation obligatoire qui s'adresse uniquement aux jeunes.

La Société donne suite à la recommandation des membres du comité de revoir le cours de conduite moto. Ainsi, le cours moto sera revu en fonction de l'approche développée pour le nouveau cours de conduite Programme d'éducation à la sécurité routière – véhicule de promenade. Certains principes pourront être adaptés pour tenir compte de la spécificité de cette formation. Cette approche permettra d'améliorer le contenu du cours en termes de savoir-faire des motocyclistes, en considérant les constats liés à leur accidentologie, et de développer le savoir-être du motocycliste en mettant l'accent sur le comportement.

En plus de cette approche, la révision du cours aura pour objectif d'améliorer la formation, particulièrement au regard de certaines difficultés soulevées lors des travaux du comité et ayant un impact sur l'accidentologie des motocyclistes, notamment le contrebraquage, les techniques de freinage et les techniques en courbe. Les examens de compétence seront revus avec l'objectif de s'assurer que ces aspects sont tout à fait maîtrisés par les futurs motocyclistes.

La révision du cours moto et des examens de compétence devra prendre en compte la particularité des futurs motocyclistes, à savoir que 98 % d'entre eux sont déjà titulaires d'un permis de conduire de classe 5 et que près de 80 % d'entre eux ont plus de 25 ans. De plus, les plus jeunes d'entre eux ont obtenu leur permis de conduire de classe 5 après avoir réussi le Programme d'éducation à la sécurité routière.

L'usage des nouvelles technologies Web sera privilégié lorsque pertinent dans la révision du volet théorique du cours moto. Toutefois, cet usage devra faire l'objet d'un retour en classe et de questions à l'examen.

De plus, la Société intégrera dans la formation un volet concernant l'usage des freins anti-blocage (ABS).

Les examens théoriques et pratiques seront revus afin de refléter les modifications apportées au cours moto.

Par ailleurs, des travaux sont actuellement en cours et permettront de disposer de meilleures données de gestion pour le suivi des résultats des élèves aux différents examens (tant pour les véhicules de promenade que pour les motos) et par école de conduite.

Les travaux de révision du cours moto ont débuté à l'automne 2012. La Société espère mettre en œuvre le nouveau cours pour la saison moto 2014.

L'ACCÈS GRADUEL À LA CONDUITE D'UNE MOTO

RECOMMANDATION

6

Retirer l'accompagnement obligatoire durant la phase d'apprentissage

La Société donne suite à une proposition du FCM (les arguments détaillés du FCM sont présentés à l'Annexe III):

L'accès graduel (AG) à la conduite d'une motocyclette a été mis en place en même temps que l'AG pour le véhicule de promenade, soit en 1997. Les différents éléments composant l'AG pour le véhicule de promenade ont été repris pour le modèle d'AG pour la moto, dont l'accompagnement obligatoire.

Cet élément n'a pas été repris par toutes les administrations canadiennes. Cinq administrations n'ont pas cette exigence: Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Écosse.

La Société a produit le *Guide de l'accompagnateur*, afin de faciliter la tâche de supervision du motocycliste novice. Cet outil préconise la démarche suivante:

- La connaissance de l'apprenti;
- La vérification de l'équipement de l'apprenti (moto et vêtements);
- Avant d'entreprendre les exercices, convenir d'un code de communications;
- Une série de 23 exercices d'apprentissage par étape : exercices en dehors du réseau routier, exercices dans la circulation à faible densité, puis en circulation plus dense. Évaluation de la progression de l'apprenti à chacune des étapes.

Bien que l'accompagnement d'un motocycliste diffère de celui d'un automobiliste, l'approche préconisée par la Société (en utilisant le *Guide de l'accompagnateur*) peut être bénéfique en termes d'apprentissage sécuritaire de la moto.

Toutefois, bien que ce guide soit considéré comme un excellent outil, il semble que son utilisation relève davantage d'un accompagnement professionnel.

Un des aspects énoncés par le FCM a trait à la différence entre l'apprentissage d'un automobiliste et celui d'un motocycliste. Il s'agit de la difficulté pour l'apprenti motocycliste à se trouver une personne qualifiée en qui il peut avoir confiance pour l'accompagner. Cet aspect est le plus problématique.

Il est compréhensible qu'il soit difficile de se trouver une personne qui accepte d'agir à titre d'accompagnateur. Le nombre d'accompagnateurs potentiels pour la moto est beaucoup plus restreint que pour l'automobile.

L'autre difficulté réside dans la qualité de l'accompagnateur (parents vs un inconnu). Le parent est bien souvent la personne qui agira comme accompagnateur durant toute la phase de l'apprentissage du futur automobiliste. Il sera probablement rare qu'un apprenti motocycliste puisse bénéficier d'un seul accompagnateur qui pourra suivre sa progression tout au long de sa phase d'apprentissage.

Finalement, un survol des échanges sur les forums des clubs de motocyclistes démontre que cette mesure n'est pas très appréciée par les motocyclistes, surtout à cause de la difficulté à se trouver un accompagnateur. Cela a pour conséquence que plusieurs d'entre eux vont tout simplement attendre que la phase d'apprentissage se termine avant d'acquérir une moto.

Revue de littérature

La revue de la littérature fait ressortir les points suivants :

➤ **Aux États-Unis**

- La supervision d'un apprenti motocycliste par un accompagnateur sur une autre moto est difficilement réalisable. Cette approche a des limites et soulève des questions de sécurité.
- Les meilleures pratiques suggèrent un certain nombre d'heures de conduite à être attestées soit par les parents, pour les apprentis âgés de moins de 18 ans, ou par les apprentis eux-mêmes lorsqu'ils ont 18 ans et plus.
- Le cours de conduite n'est pas un des éléments faisant partie des meilleures pratiques.

➤ **Au Canada**

- Dans son document *Stratégie de sécurité routière pour les motocyclistes 2015*, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) recommande que les administrations qui ont à revoir leur accès graduel pour la moto retirent l'accompagnement obligatoire de leur programme.

➤ **En Australie**

- Selon les chercheurs de la Queensland University of Technology, l'accompagnement obligatoire d'un motocycliste est limité, du fait que le motocycliste est seul à maîtriser sa moto et que cela revient à de la conduite sans supervision.
- La recherche donne à penser qu'il faut approximativement quatre jours de formation pour faire d'un novice un motocycliste dont le comportement est suffisamment sécuritaire pour lui permettre de conduire sur la route sans supervision.
- Dans l'administration de Victoria, il est proposé d'introduire, comme bonification à leur modèle d'accès graduel à la moto, un certain nombre d'heures de conduite supervisées durant la phase d'apprentissage. Il faudrait prévoir un moyen de communication entre l'accompagnateur et l'apprenti et un mécanisme permettant d'identifier l'apprenti et l'accompagnateur aux yeux des autres usagers (ex. : veste de couleur).
- Dans le document de consultation de la Western Australia, les participants ont indiqué à l'unanimité le besoin d'avoir une approche rigoureuse de formation. Toutefois, ils souhaitent examiner l'exigence de tenir un carnet des heures de conduite.
- Dans les deux administrations (Queensland et Western Australia) où l'accompagnement est obligatoire, cette exigence est de très courte durée.

En conclusion

- L'efficacité de cette mesure n'a pas été démontrée pour les motocyclistes.
- L'objectif visé par cette mesure (acquérir une expérience de conduite dans un environnement plus sécuritaire) n'est pas nécessairement atteint du fait de la difficulté à se trouver un accompagnateur et que celui-ci prenne en compte le niveau d'apprentissage.
- Le Québec est la seule administration canadienne (mis à part le Manitoba qui a une formation obligatoire de 8 heures) à avoir un programme de formation obligatoire de 36 heures, incluant 22 heures de conduite sous la supervision de personnes qualifiées.
- Les bénéfices associés au cours de conduite peuvent être compromis si l'apprenti n'a pas l'occasion de mettre rapidement en pratique les connaissances et habiletés acquises lors du cours de conduite.

Pour ces raisons, il est recommandé de retirer l'accompagnement obligatoire de la phase d'apprentissage.

Cette recommandation nécessitera une modification au CSR.

RECOMMANDATION

7

Phase d'apprentissage de 12 mois comprenant les restrictions suivantes:

- Aucun passager
- Zéro alcool (accès graduel et ajout de classe)
- Couvre-feu du coucher au lever du soleil

Exigence préalable aux permis d'apprenti 6R et 6A: avoir moins de 4 points d'inaptitude (PDI) et aucune révocation 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.

La Société n'a pas donné suite à la proposition du FCM de remplacer la phase d'apprentissage par une phase probatoire de 24 mois, peu importe s'il s'agit de l'obtention d'un premier permis ou d'un ajout de classe.

Actuellement, au Québec, l'accès graduel à un premier permis (classe 5 ou 6) est d'une durée de 36 mois: 12 mois pour la phase d'apprentissage et 24 mois pour la phase probatoire.

Ailleurs au Canada, seule la Saskatchewan a un accès graduel d'une durée différente pour les classes 5 et 6, soit 36 mois pour la moto et 27 mois pour l'automobile.

En mettant en place un accès graduel de plus courte durée pour la moto, cela laisserait supposer qu'il est plus facile d'acquérir les habiletés nécessaires pour conduire ce type de véhicule alors que dans les faits, la conduite d'une moto est plus complexe que celle d'une auto.

La Société propose donc de conserver le système actuel d'accès à la conduite d'une moto, soit de 36 mois s'il s'agit de la première classe de permis obtenue, ou de 12 mois (phase d'apprentissage) s'il s'agit d'un ajout de classe.

Les restrictions suivantes seront associées à la phase d'apprentissage, qu'il s'agisse de l'obtention d'un premier permis ou de l'ajout de classe:

➤ **Aucun passager**

Cette restriction est déjà en vigueur.

➤ **Zéro alcool**

Le titulaire d'un permis d'apprenti conducteur de classe 6 sera soumis à la règle du zéro alcool, même s'il est titulaire d'un permis de conduire de classe 5. Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un ajout de classe, le zéro alcool ne s'appliquera que pour la conduite d'une moto.

Les données relatives aux motocyclistes décédés et testés pour l'alcoolémie entre 2006 et 2010 révèlent que 31,5 % des motocyclistes décédés avaient consommé de l'alcool, dont 17,5 % au-delà de 80 mg par 100 ml de sang. Bien que ces données ne tiennent pas compte du type de permis (apprenti conducteur ou permis de conduire), il semble justifié de soumettre au zéro alcool l'apprenti motocycliste. En effet, l'apprentissage de la moto exige d'être en pleine possession de ses facultés, compte tenu de la plus grande vulnérabilité associée à ce type de véhicule.

Cette restriction nécessitera une modification au CSR, article 202.2

➤ **Soumettre l'apprenti motocycliste à un régime de 4 points d'inaptitude (PDI)**

Cette restriction demandée par le FCM ne peut pas être considérée, compte tenu que le système de points d'inaptitude n'est pas fait en fonction de chaque classe de permis détenue. La Société n'envisage pas de modifier ce système pour instaurer un régime de PDI propre à chaque classe de permis.

Toutefois, il a été proposé, lors d'une rencontre du comité moto, d'imposer une exigence préalable à l'obtention d'un permis d'apprenti conducteur moto, soit celle d'avoir un bon dossier de conduite, tout comme pour les classes professionnelles. Cela signifie avoir moins de 4 PDI et aucune révocation au cours des deux dernières années pour PDI ou à la suite d'une infraction au Code criminel commise au volant d'un véhicule routier. Cette exigence peut se justifier pour l'obtention d'un permis moto du fait que la conduite de ce type de véhicule est plus risquée (plus grande vulnérabilité de cet usager). Cette exigence enverrait le message qu'il faut avoir un bon dossier de conduite si on souhaite obtenir un permis moto.

Cette nouvelle exigence nécessitera une modification au Règlement sur les permis.

➤ **Couvre-feu**

Au Canada, toutes les administrations (sauf le Nouveau-Brunswick qui n'a pas de programme d'accès graduel pour la moto) ont des restrictions quant aux heures de conduite durant la phase d'apprentissage. Ces restrictions sont les suivantes :

- du coucher au lever du soleil : 7 administrations;
- 24 h à 5 h : 2 administrations;
- 23 h à 6 h : 1 administration.

Durant la phase probatoire, 5 administrations ont des restrictions de minuit à 5 h. Cette restriction est valable pour les 12 premiers mois de la phase probatoire pour la Saskatchewan et l'Île-du-Prince-Édouard.

Aux États-Unis, 28 États ont des restrictions relatives à la conduite de nuit. Dans le document *Guidelines for Motorcycle Operator Licensing*, il est proposé aux juridictions d'adopter les mêmes restrictions en matière de conduite de nuit que celles qui s'appliquent pour les véhicules de promenade (par exemple de 22 h à 5 h). Les données de 2007 sur les accidents indiquent que chez les motocyclistes, 27,7 % des victimes décédées et 17,5 % des victimes blessées l'ont été entre 21 h et 6 h.

Au Québec, les statistiques pour la période de 2005 à 2011 indiquent que 8,9 % des accidents avec dommages corporels impliquant une moto surviennent entre 21 h et minuit et 3,6 %, entre minuit et 6 h.

La Société recommande donc un couvre-feu durant la phase d'apprentissage, du coucher au lever du soleil. Pour les titulaires d'un permis probatoire de classe 6, le couvre-feu serait de minuit à 6 h pour les 12 premiers mois de la probation.

Cette nouvelle restriction nécessitera l'ajout d'un article au CSR.

Le tableau suivant présente les modifications (**en vert**) proposées à l'accès au permis moto.

Projet - Accès au permis moto

Phases Accès gradué	Durée de la phase	Exigences	Contenu de l'examen	Précisions	Conditions
Permis d'apprenti conducteur classe 6R	1 mois	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Être âgé de 16 ans ➤ Avoir réussi l'examen théorique ➤ Avoir moins de 4 PDI 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ CSR ➤ Signalisation ➤ Techniques de conduite 	Pour usage uniquement dans le cadre d'un cours de conduite ou pour l'examen de la Société	
Permis d'apprenti conducteur classe 6A	11 mois	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Avoir réussi le cours de conduite ➤ Être titulaire d'un permis d'apprenti conducteur 6R depuis 1 mois ➤ Avoir réussi l'examen en circuit fermé ➤ Avoir moins de 4 PDI 	Test MOST II		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucun passager ➤ Zéro alcool ➤ Couvre-feu (du coucher au lever du soleil) <p>Si non titulaire d'un permis de conduire de classe 5</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 4 points d'inaptitude
Permis probatoire ou permis de conduire classe 6A, 6B, 6C	24 mois (PP)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Être titulaire d'un permis d'apprenti conducteur 6A depuis 11 mois ➤ Avoir réussi l'examen pratique sur route avec une moto correspondant à la classe demandée 		<p>Le permis probatoire est obligatoire à moins d'être titulaire d'un permis de conduire de classe 5. Il est d'une durée de 24 mois, peu importe l'âge.</p>	<p>Si non titulaire d'un permis de conduire de classe 5</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Zéro alcool ➤ 4 points d'inaptitude ➤ Couvre-feu (minuit à 6 h) pour les 12 premiers mois <p>Phase intermédiaire</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Jusqu'à 23 ans : 8 points d'inaptitude ➤ De 23 à 25 ans : 12 points d'inaptitude ➤ À 25 ans : 15 points d'inaptitude

Motocyclette, classe 6A
toute moto



Motocyclette, classe 6B
400 cm³ ou moins



Motocyclette, classe 6C
125 cm³ ou moins



RECOMMANDATION

8

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

Dans le cadre des travaux du comité moto, la Société a proposé un modèle d'accès progressif à la moto permettant d'encadrer les nouveaux motocyclistes en restreignant les types de motos qu'ils pourraient conduire au cours des premières années d'apprentissage. Cette restriction reposerait sur des critères relatifs à un rapport poids/puissance.

Le modèle proposé s'inspirait des modèles européen et australien, sauf qu'il s'adressait à tous les nouveaux motocyclistes, peu importe leur âge. Après ces quelques années d'apprentissage, les motocyclistes pouvaient accéder à toute moto. Cette proposition de la Société n'a pas reçu l'aval des membres du comité.

Toutefois, dans le cadre des travaux de la Table de concertation sur la tarification, les représentants de la Société et du FCM ont convenu, en février 2011, qu'il fallait mettre en place un accès graduel à la conduite des motos dites «à risque».

Aussi, les membres du comité donnent suite à cette recommandation. L'accès à une moto à risque serait permis aux motocyclistes qui ont trois ans d'expérience réelle de conduite avec une moto dite «régulière» au cours des cinq dernières années.

D'ici la prochaine révision tarifaire, le FCM souhaite que la Société réévalue avec lui la définition de la moto à risque. De plus, il leur faudra déterminer ce qui serait considéré comme une expérience de conduite réelle.

Cette recommandation nécessitera une modification au CSR.

PROMOTION ET SENSIBILISATION

RECOMMANDATION

9

Promouvoir la visibilité comme prochain thème de la Campagne moto

La Société, sous la recommandation des membres du comité, a choisi de rediffuser, en 2011 et en 2012, la publicité télévisuelle réalisée en 2010. Cette publicité est considérée comme très percutante et reflète le scénario d'accident le plus fréquent lorsqu'il y a collision entre une moto et un autre véhicule.

Pour la Campagne moto 2013, il est convenu de privilégier le thème de la visibilité. Une des principales causes d'accidents de motos impliquant un autre véhicule est attribuable à une erreur de perception (type d'accident « a regardé mais n'a pas vu »).

Enfin, tel que mentionné sous le thème Visibilité, la Société produira un dépliant faisant la promotion du modulateur de phare et des phares d'appoint, qui sera transmis aux motocyclistes lors du renouvellement de l'immatriculation au printemps 2013.

RECOMMANDATION

10

Promouvoir le port de vêtements appropriés pour la pratique de la moto

À la fin de 2010, la Société, en collaboration avec certains membres du comité, a élaboré un dépliant faisant la promotion du port d'équipements et de vêtements de protection appropriés pour la pratique de la moto. Le dépliant intitulé *En moto... mieux vaut sauver sa peau!* a été transmis à tous les propriétaires de motos lors du renouvellement de l'immatriculation au printemps 2011, ainsi qu'aux marchands de vêtements et d'accessoires pour la moto et aux écoles de conduite.

De plus, en 2012, une publicité interactive, *L'asphalte râpe*, a été diffusée sur des sites Web en lien avec la moto, le dépliant *L'asphalte râpe* (fait de papier sablé noir) a été envoyé aux marchands de vêtements et d'accessoires pour la moto ainsi que chez les écoles de conduite moto. Une publicité imprimée, *Êtes-vous bien protégé pour vous frotter à la route ?*, a aussi été diffusée dans des publications spécialisées traitant de la moto : le *Guide de la moto 2012*, *Magazine Sports motorisés* et *Moto Journal*.

ENVIRONNEMENT

L'UTILISATION PAR LES MOTOCYCLISTES DES VOIES RÉSERVÉES

Les représentants du FCM ont proposé l'utilisation des voies réservées au transport en commun, compte tenu de la grande vulnérabilité des motocyclistes dans les périodes de pointe et du fait que les arrêts fréquents («stop-and-go») dans le trafic contribuent à la perte de référence visuelle de la moto dans la circulation.

Cette demande a été analysée par le ministère des Transports (MTQ), qui a fait les constats suivants:

- Les objectifs d'une voie réservée sont d'encourager et de promouvoir le transport collectif en assurant le respect des horaires et une meilleure fluidité du trafic pour un plus grand nombre d'usagers.
- La demande du FCM ne correspond pas au but premier des voies réservées.
- L'utilisation par les motocyclistes des voies réservées créerait un problème de sécurité, compte tenu de la différence de vitesse entre la voie réservée et les autres voies, ce qui augmenterait les risques de blessures pour les motocyclistes.
- En milieu urbain cela serait problématique, compte tenu que les autobus effectuent plusieurs arrêts pour faire monter et descendre les passagers. Cela engendrerait un va-et-vient continual entre la voie réservée et les autres voies.
- Au Québec, il y a très peu de kilomètres d'autoroute avec des voies réservées (très peu à Québec et quelques-uns dans la région de Montréal).

Le MTQ conclut qu'il ne peut recommander l'usage des voies réservées par les motocyclistes.

AUTRES PRÉOCCUPATIONS

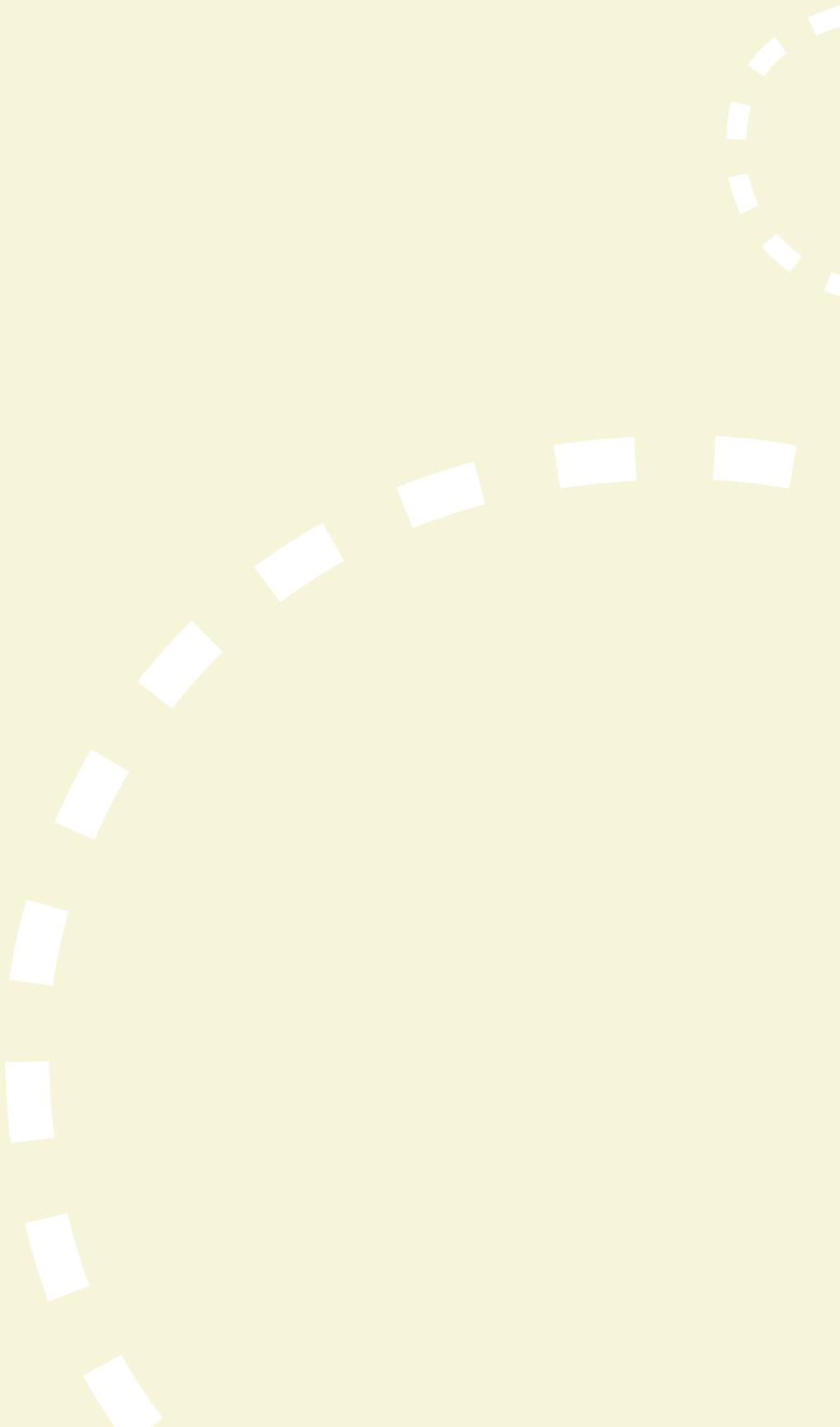
Plusieurs aspects de l'environnement routier ont des répercussions sur la sécurité des motocyclistes. Ces aspects portent notamment sur:

- La signalisation sur les réseaux lors des travaux (obligation dans un chantier d'annoncer la gravelle, etc.);
- Les bandes rugueuses;
- Les plaques de métal;
- La peinture utilisée sur la chaussée;
- Les glissières non adaptées aux motocyclistes;
- La réparation des fissures.

Comme l'analyse de ces aspects relève du ministère des Transports, il a été convenu que les travaux concernant le thème de l'environnement se poursuivraient directement entre le FCM et le MTQ.

SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

Thème	Recommandations	Modification législative requise	Activités
Visibilité	1. Permettre aux motocyclistes d'utiliser les phares de route (les « hautes ») durant le jour	X	À venir: en attendant la modification au CSR, analyser la possibilité de mettre en place un projet pilote pour en permettre l'usage.
	2. Promouvoir l'utilisation du modulateur de phare et des phares et feux d'appoint		En cours: élaboration d'un dépliant pour le printemps 2013.
	3. Rendre obligatoire le port d'une protection visuelle personnelle en moto	X	
	4. Promouvoir le port de vêtements appropriés lors des cours de conduite		En cours: développement d'un outil de sensibilisation pour les écoles de conduite pour la saison 2013. À venir: développement d'un outil pédagogique dans le cadre du cours moto.
Formation	5. Réviser le cours de conduite moto		En cours: les travaux de révision du cours ont débuté en 2012. Échéancier prévu: saison 2014. À venir: Élaboration du contenu du cours portant sur la visibilité.
Accès au permis moto	6. Retirer l'accompagnement obligatoire durant la phase d'apprentissage	X	
	7. 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 aux permis d'apprenti 6R et 6A: avoir moins de 4 PDI et aucune révocation 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. 	X	
	8. Mettre en place un accès graduel pour les motos à risque basé sur l'expérience de conduite	X	À venir: réaliser les analyses requises pour définir la notion d'expérience de conduite requise.
Promotion et sensibilisation	9. Promouvoir la visibilité comme prochain thème de la Campagne moto		En cours: la Campagne moto 2013 porte sur la visibilité. La publicité télévisuelle a été tournée à l'automne 2012. Elle sera en ondes au printemps 2013.
	10. Promouvoir le port de vêtements appropriés pour la pratique de la moto		Réalisé: le dépliant <i>En moto... mieux vaut sauver sa peau!</i> a été produit et distribué aux motocyclistes au printemps 2011. À venir: un outil pédagogique sera développé dans le cadre du cours de conduite moto.
Environnement			À venir: les travaux relatifs au thème de l'environnement se feront directement entre les représentants du FCM et ceux du ministère des Transports.



ANNEXE I

LISTE DES PARTICIPANTS

M ^{me} Sylvie Lemieux	SAAQ – Direction du développement en sécurité routière
M. Dave Leclerc	SAAQ – Vice-présidence affaires publiques et gouvernementales et Secrétariat général (VPAPGSG)
M. Éric Lessard	FCM
M. Yves Albert Desjardins	FCM – Fédération des motocyclistes du Québec (FMQ)
M. Pascal Forget	FCM – Comité d'action politique motocycliste (CAPM) Escargot
M. Mathieu Lachaine	FCM – Mouvement Escargot
M. Jean-Pierre Belmonte	Promocycle
M. Jean-Pierre Wells	FCM – CAPM
M. Richard Perron	FCM – FMQ
M. Bernard Benoit	FCM – FMQ
M. Luc Fournier	Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur
M. André Caza	Association des concessionnaires de véhicules de loisir du Québec
M. Pierre Bourgeois	Association des directeurs de police du Québec
M. Johnny Drolet	Sûreté du Québec
M. Steeve Létourneau	Sûreté du Québec
M. Sylvain Dubois	Service de police de la Ville de Montréal
M. François Gilbert	Ministère de la Sécurité publique
M ^{me} Stéphanie Cashman-Pelletier	Ministère des Transports
M ^{me} Lucie Vézina	Ministère des Transports
M. Réjean Blais	Association québécoise des transports (AQTr)
M. Gaétan Bergeron	SAAQ – Service de la sécurité des véhicules et du transport
M ^{me} Lyne Vézina	SAAQ – Direction des études et stratégies en sécurité routière
M. François Tardif	SAAQ – Direction des études et stratégies en sécurité routière
M ^{me} Sylvie Tremblay	SAAQ – Service de l'accès à la conduite et de l'intervention en région
M. Gino Desrosiers	SAAQ – Direction des relations médias et gouvernementales et du soutien administratif

ONT ÉGALEMENT PARTICIPÉ À CE COMITÉ:

M. Mark Baril	SAAQ – Service de la sécurité des véhicules et du transport
M ^{me} Geneviève Dumont	SAAQ – Service de l'accès à la conduite et de l'intervention en région
M. André Létourneau	SAAQ – Service du comportement des usagers de la route
M ^{me} Lise Fournier	Ministère des Transports
M. Martin Ricard	Ministère des Transports
M. Normand Lacombe	Association québécoise des transports (AQTr)
M. Ghislain Lebrun	Ministère de la Sécurité publique
M. Stéphane Lemieux	Service de police de la Ville de Montréal
M. Alain St-Onge	Association des directeurs de police du Québec

ANNEXE II

LES MOTOCYCLES AU QUÉBEC – PRINCIPALES DONNÉES

Au cours des différentes rencontres, la Société a produit et présenté plusieurs documents statistiques afin de documenter différents aspects liés aux motocyclistes. Les quelques données qui suivent offrent une vue d'ensemble de la situation des motocyclistes et de son évolution au cours des dernières années.

1. LES PERMIS

Pour obtenir un permis de conduire une motocyclette, il faut se soumettre aux règles d'accès graduel. Ainsi, il faut être titulaire du permis d'apprenti conducteur de classe 6R depuis au moins un mois. Ce permis autorise seulement la conduite d'une moto dans le cadre du cours de conduite. Par la suite, il est possible d'obtenir un permis d'apprenti conducteur de classe 6A, dont il faudra être titulaire pendant une période minimale de 11 mois. Pendant cette période, l'apprenti conducteur doit conduire une moto en étant accompagné par un autre motocycliste.

Après cette période, l'apprenti conducteur qui n'est pas déjà titulaire d'un permis de conduire de classe 5 (véhicule de promenade) pourra obtenir un permis probatoire dont il devra être titulaire pendant une période de 24 mois. Le titulaire d'un permis de conduire de classe 5 pourra obtenir un permis moto après la phase d'apprentissage.

Permis de moto délivrés par la Société, 2002-2011

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Permis d'apprenti 6R	11 206	13 330	16 835	13 525	7 506	9 439	11 039	10 857	10 482	11 239
Permis d'apprenti 6A	8 876	11 288	14 432	12 249	6 850	7 618	9 015	9 265	8 865	9 890
Permis probatoire et permis de conduire moto	6 128	7 856	10 381	11 396	9 820	6 370	7 203	8 252	8 386	7 321

Il existe trois classes de permis moto, en fonction de la cylindrée de la moto :

- Permis 6A: permet de conduire toute moto;
- Permis 6B: permet de conduire une moto d'une cylindrée de 400 cm³ ou moins;
- Permis 6C: permet de conduire une moto d'une cylindrée de 125 cm³ ou moins.

Permis probatoire et permis de conduire moto délivrés en 2011, selon l'âge du titulaire

Âge	6A	6B	6C	Total	%
16-19	218	3		221	3,0 %
20-24	1 405	6		1 411	19,3 %
25-34	2 420	21	2	2 443	33,4 %
35-44	2 011	11		2 022	27,6 %
45-54	1 132	14	1	1 147	15,7 %
55-64	67	3	1	71	1,0 %
65-74	3	1	2	6	0,1 %
TOTAL	7 256	59	6	7 321	100,0 %

Au cours des dix dernières années, le nombre de nouveaux titulaires de permis probatoire et de permis de conduire moto a été en moyenne de 8 311, le minimum ayant été de 6 128 en 2002 et le maximum, de 11 396 en 2005. Près de 80 % des nouveaux titulaires sont âgés de 25 ans ou plus et 98 % des nouveaux titulaires de permis moto ont déjà un permis de conduire de classe 5.

2. LES MOTOS EN CIRCULATION

Motocyclettes autorisées à circuler en date du 31 décembre

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011/ 2010	2011/ 2006 à 2010
137 355	141 825	143 348	139 610	140 608	145 803	+3,7 %	+3,7 %

Au cours des six dernières années, le nombre de motocyclettes en circulation a été en moyenne de 141 425, le minimum ayant été de 137 355 en 2006 et le maximum, de 145 803 en 2011.

Les motos à risque⁴

Motocyclettes autorisées à circuler en date du 31 décembre

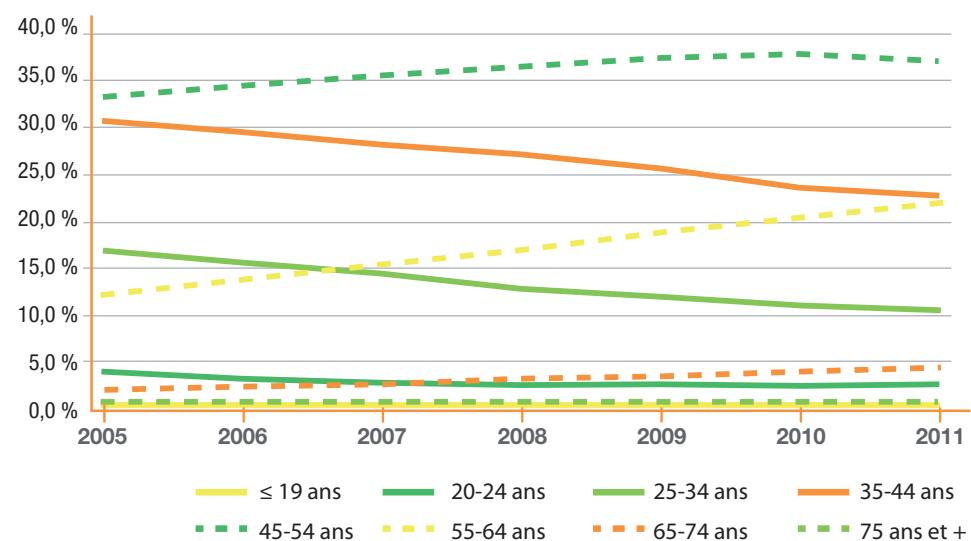
2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011/ 2010	2011/ 2006 à 2010
13 238	13 090	10 555	7 777	5 839	5 495	-5,9 %	-45,6 %

Les motos à circulation restreinte⁵

Motocyclettes autorisées à circuler en date du 31 décembre

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011/ 2010	2011/ 2006 à 2010
2 797	3 858	5 809	8 606	11 839	13 619	+15,0 %	+107,0 %

3. LES PROPRIÉTAIRES DE MOTO



En 2011, les propriétaires de moto âgés de moins de 25 ans représentent 3 % de l'ensemble des propriétaires et les 45 ans et plus, 64 %. Les seuls qui connaissent une croissance constante sont les 55-64 ans (22 %).

Les femmes représentent 13,8 % des propriétaires de moto.

4. La liste officielle des motos à risque peut être consultée à l'annexe 1 du Règlement sur les contributions d'assurance.

5. Moto de route dont l'immatriculation restreint la circulation aux zones dont la vitesse maximale permise n'est pas supérieure à 70 km/h.

4. BILAN ROUTIER

Indicateurs	2010	2011	Variation en % 2011 vs 2010
Personnes décédées	39	39	0,0 %
Personnes blessées gravement	251	215	- 14,3 %
Personnes blessées légèrement	1 590	1 583	- 0,4 %
TOTAL	1 880	1 837	- 2,3 %
Nombre de motos sur les routes	140 608	145 803	+ 3,7 %
Nombre total de victimes par 10 000 motos	133,7	126,0	- 5,8 %

Évolution du nombre de victimes pour 10 000 motocyclettes immatriculées 1983, 1988, 1993, 2006-2011

	1983	1988	1993	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Décès	13,6	8,6	9,8	4,2	4,1	3,6	3,0	2,8	2,7
Victimes blessées gravement	103,7	90,3	61,2	23,6	20,0	17,0	17,9	17,9	14,7
Victimes blessées légèrement	422,5	336,0	229,0	137,0	126,2	112,2	113,5	112,9	108,6
TOTAL	539,8	434,9	300,0	164,8	150,3	132,8	134,4	133,6	126,0

Répartition des victimes motocyclistes par groupe d'âge – 2006 - 2011

Groupe d'âge	2006	2007	2008	2009	2010	2011
≤ 19	84	76	71	85	48	67
20-24	258	217	149	162	143	154
25-34	529	476	351	360	301	303
35-44	519	492	408	399	396	353
45 et +	859	863	916	864	981	954
SOUS-TOTAL	2 249	2 124	1 895	1 870	1 869	1 831
Âge inconnu	15	8	8	7	9	6
TOTAL GÉNÉRAL	2 264	2 132	1 903	1 877	1 878	1 837
≤ 19	3,7 %	3,6 %	3,7 %	4,5 %	2,6 %	3,7 %
20-24	11,5 %	10,2 %	7,9 %	8,7 %	7,7 %	8,4 %
25-34	23,5 %	22,4 %	18,5 %	19,3 %	16,1 %	16,5 %
35-44	23,1 %	23,2 %	21,5 %	21,3 %	21,2 %	19,3 %
45 et +	38,2 %	40,6 %	48,3 %	46,2 %	52,5 %	52,1 %
TOTAL	100,0 %					

L'analyse de la répartition des victimes, selon leur âge et la gravité des blessures subies, confirme le constat des années précédentes, soit un vieillissement des victimes au fil des ans et une répartition selon l'âge sensiblement similaire pour tous les degrés de gravité de dommages corporels considérés.

Ainsi, les motocyclistes âgés de 45 ans ou plus représentaient 38,2 % de toutes les victimes en 2006. Cette proportion atteint 52,1 % en 2011.

À l'inverse, les victimes âgées de 24 ans ou moins ont diminué en importance. Elles représentaient 15,2 % de toutes les victimes en 2006, mais seulement 12,1 % en 2011.

En fait, parmi les 1 837 motocyclistes, conducteurs ou passagers décédés ou blessés lors d'un accident en 2011, 67 étaient âgés de 19 ans ou moins alors que 954 avaient 45 ans ou plus. Cependant, les jeunes de 19 ans ou moins demeurent quand même surreprésentés dans les accidents en 2011, puisqu'ils représentaient 3,7 % des victimes et ne constituaient que 0,3 % des propriétaires de motocyclettes, alors que les 45 ans et plus représentaient 52,1 % des victimes et constituaient 64,0 % des propriétaires.

Groupe d'âge	Variation entre 2010 et 2011		Ratio en 2011 Conducteurs impliqués dans les accidents par 10 000 propriétaires
	Nbre de conducteurs de motocyclette impliqués dans les accidents avec dommages corporels	Nbre de propriétaires de motocyclette	
16 à 24 ans	+14,7 %	+7,7 %	486
25 à 34 ans	-4,1 %	-1,0 %	202
35 à 44 ans	-7,1 %	-2,8 %	121
45 à 54 ans	-12,3 %	+1,6 %	97
55 à 64 ans	+10,9 %	+9,7 %	122
65 ans ou +	+3,7 %	+12,8 %	133

Le tableau ci-dessus montre les ratios des conducteurs, par groupes d'âge, impliqués dans les accidents par 10 000 propriétaires. Les conducteurs âgés de 16 à 24 ans sont ceux qui ont le ratio le plus élevé, tandis que le groupe d'âge le moins impliqué dans les accidents est le groupe des 45 à 54 ans.

ANNEXE III

FCM – RETRAIT DE L'ACCOMPAGNEMENT OBLIGATOIRE

Voici, tel que décrits dans son document d'orientations, les arguments du FCM pour le retrait de l'accompagnement obligatoire de l'apprenti motocycliste.

1. LE MANQUE D'ACCOMPAGNATEURS QUALIFIÉS

Alors qu'en automobile ce sont souvent des parents qui accompagnent le nouveau conducteur et ont une relation d'autorité et de confiance, l'accompagnateur moto ne connaît pas nécessairement bien le nouveau conducteur. De plus, l'accompagnateur peut induire en erreur un nouveau conducteur qui le suit, en effectuant une manœuvre facile pour lui mais difficile pour un apprenti, comme prendre un virage à une vitesse supérieure à celle expérimentée par ce dernier.

2. LA DIFFICULTÉ DE COMMUNICATION ENTRE L'APPRENTI ET L'ACCOMPAGNATEUR

À moins d'utiliser des appareils de communication très coûteux, la communication accompagnateur-apprenti se fait uniquement par signes visuels et est impossible à faire en temps réel dans le cas d'une urgence.

De plus, si l'on se fie à certains jugements de la cour sur la clause d'accompagnateur obligatoire, celui-ci devrait être placé à l'arrière et suivre l'apprenti. Dans cette position, il est presque impossible pour l'accompagnateur de communiquer avec l'apprenti; cela demande à un apprenti, qui n'est pas expérimenté, de détourner le regard de la route pour regarder ses miroirs. De plus, cela laisse à l'apprenti la charge de gérer toute l'information sur l'environnement, à savoir les panneaux de signalisation, les dangers éventuels, la vitesse, etc. Tout cela va à l'encontre de la sécurité routière.

3. L'IMPOSSIBILITÉ POUR L'ACCOMPAGNATEUR D'EFFECTUER UNE MANŒUVRE À LA PLACE DE L'APPRENTI

Alors que dans une automobile, l'accompagnateur peut saisir le volant et, dans certains cas, la transmission ou le frein à main, il est impossible pour un accompagnateur moto d'effectuer une manœuvre pour l'apprenti, celui-ci étant sur une moto différente, il ne peut absolument rien corriger à la conduite de l'apprenti.

4. LE BESOIN DE REGARDER AU LOIN

Les apprentis ont besoin d'apprendre à regarder au loin et à ne pas fixer. Pourtant pendant toute la première année, on les confine derrière un accompagnateur.

5. LA PRESSION DES PAIRS

Dans le cas d'excursions en groupe, les conducteurs plus expérimentés peuvent influencer l'apprenti. Cela peut faire en sorte que celui-ci suivra à une vitesse supérieure à sa compétence et à son expérience, dans les courbes notamment.

6. LA LONGUE PÉRIODE D'APPRENTISSAGE

L'accès à l'auto se fait habituellement par des jeunes, encadrés par leurs parents; l'accès à la moto est différent, car les apprentis sont souvent des gens plus âgés, qui ne connaissent souvent personne ayant une moto.

Ainsi, cette mesure les empêche de prendre de l'expérience dans les mois critiques, soit ceux qui suivent leur formation. Il est même très courant de voir les gens simplement attendre un an avant d'acheter leur propre moto. On envoie donc de vrais apprentis, des conducteurs n'ayant aucune expérience, sur la route plus d'un an après leur formation, alors qu'on devrait privilégier une prise d'expérience rapide, afin que le nouveau conducteur développe sous forme de réflexes moteurs les manœuvres apprises durant sa formation.

