

DE : Monsieur François Bonnardel
Ministre des Transports

Le

TITRE : Règlement modifiant le Règlement sur les permis

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1- Contexte

Annuellement, 11 000 personnes en moyenne obtiennent une classe 6A, 6B ou 6C autorisant la conduite d'une motocyclette¹, c'est-à-dire usuellement un véhicule à deux roues dont la vitesse maximale est de plus de 70 km/h ou dont le moteur de la cylindrée dépasse 50 cm³. Pour obtenir une de ces classes, elles doivent satisfaire aux conditions prévues au *Code de la sécurité routière* (CSR) et au *Règlement sur les permis*, soit être âgé d'au moins 16 ans, avoir suivi une formation et avoir réussi un examen théorique ainsi que deux examens pratiques, l'un en circuit fermé et l'autre sur route.

Selon le bilan routier de 2018, compilé par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), ce sont 1 865 motocyclistes qui étaient blessés ou tués à la suite d'un accident routier. En tenant compte de l'ensemble des victimes de la route, il y a surreprésentation des motocyclistes. En effet, durant la période de 2014 à 2018, le taux de victimes par 10 000 motocyclettes est près du double de celui observé pour les automobiles et camions légers. La littérature s'intéressant à l'accidentologie chez les motocyclistes fait un lien entre le risque d'accident et le comportement du conducteur, dont sa prise de risque.

Le Comité d'analyse des accidents mortels impliquant des motocyclistes regroupant des membres de la SAAQ, du ministère des Transports du Québec (MTQ) et de la Sûreté du Québec, a analysé la situation sur la période de 2013 à 2016 inclusivement. Son analyse nous apprend, d'une part, que malgré une surreprésentation des jeunes motocyclistes, la majorité des victimes se retrouvent plus particulièrement entre 25 ans et 65 ans et, d'autre part, que dans près de 50 % des accidents, un seul véhicule était impliqué, soit la moto. Il ressort des travaux du comité d'analyse que les principaux facteurs contributifs aux accidents chez les motocyclistes sont la vitesse, la témérité, l'inexpérience, la distraction ou l'inattention et les facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues. Le tableau suivant dresse un portrait sommaire des conducteurs concernés par l'analyse selon leur expérience de conduite.

¹ En vertu du CSR, les véhicules routiers de type « spyder » sont également des motocyclettes. Cependant, leurs caractéristiques différentes des autres motocyclettes et leur plus grande stabilité ont amené l'introduction de la classe 6E pour les conduire. Cette classe est incluse dans les classes 6A, 6B et 6C autorisant la conduite d'une motocyclette, ce qui signifie qu'une personne ayant obtenu un permis de l'une de ces classes est automatiquement autorisée à conduire une motocyclette de type « spyder » visée par la classe 6E. Par ailleurs, le titulaire d'une classe autorisant la conduite d'une automobile, soit la 5, peut également obtenir la classe 6E en ayant suivi une formation de quelques heures uniquement. Ce mémoire concerne uniquement les classes 6A, 6B et 6C autorisant la conduite d'une motocyclette.

Portrait des conducteurs de moto impliqués dans un accident mortel 2013-2016		
Dossier de conduite (Période de 10 ans)	Durée de la détention Permis de conduire Classe 6A, 6B ou 6C	Durée de la propriété de la moto impliquée dans l'accident
67 % avaient eu une déclaration de culpabilité à une infraction au CSR entraînant des points d'inaptitude.	38 % détenaient le permis avec la classe requise depuis moins de 5 ans.	60% possédaient la moto depuis moins de 2 ans.

De plus, 15 % des personnes débutant le processus d'obtention d'une classe autorisant la conduite d'une motocyclette ont déjà quatre points ou plus à leur dossier de conduite. Or, globalement parmi l'ensemble des conducteurs, c'est un peu moins de 7 % qui ont atteint un seuil de quatre points.

En conclusion, ces constats témoignent d'une propension à la prise de risque chez les « nouveaux futurs motocyclistes », ce qui, combinée à un manque d'expérience, contribue à un risque accru d'être impliqué dans une collision. Dans ce contexte, le Comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes recommandait notamment dans son rapport rendu public le 6 février 2020 : « d'instaurer des conditions d'accès selon l'état du dossier de conduite pour tous les nouveaux conducteurs de motos ».

2- Raison d'être de l'intervention

Des modifications aux conditions d'admissibilité au permis autorisant la conduite d'une motocyclette sont requises afin de mettre en œuvre la recommandation du Comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes visant l'introduction de conditions d'accès selon l'état du dossier des nouveaux motocyclistes. Pour ce faire, le *Règlement sur les permis* doit être modifié par le gouvernement. En effet, le paragraphe 6° de l'article 619 CSR prévoit que les conditions et les formalités à remplir pour obtenir une classe de permis sont déterminées par règlement du gouvernement, d'où le présent mémoire.

3- Objectifs poursuivis

Les modifications réglementaires proposées par ce mémoire visent l'amélioration du bilan routier en introduisant de nouvelles exigences en lien avec le comportement du demandeur d'une classe 6A, 6B ou 6C autorisant la conduite d'une motocyclette et en mettant également en œuvre l'une des recommandations du Comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes.

4- Proposition

Il est proposé de modifier le *Règlement sur les permis* pour introduire de nouvelles conditions d'accès selon l'état du dossier de conduite pour tous les nouveaux conducteurs d'une motocyclette de la classe 6A, 6B ou 6C. Ces nouvelles conditions s'ajoutent à celles

existantes et s'inscrivent dans la poursuite de la mise en œuvre des recommandations du Comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes. Elles se résument ainsi :

Nouveau conducteur (n'a jamais été titulaire d'un permis de conduire ou d'un permis probatoire autorisant minimalement la conduite d'une automobile) :

- lors de la première demande en vue d'obtenir le permis d'apprenti conducteur pour suivre la formation obligatoire :
 - n'avoir aucun point d'inaptitude au dossier de conduite;
 - ne pas avoir été soumis, depuis au moins deux ans, à une sanction qui suspendait le droit d'obtenir un permis en raison du cumul de points d'inaptitude ou d'une déclaration de culpabilité pour une infraction criminelle relative à la conduite d'un véhicule routier.

Titulaire d'un permis probatoire ou d'un permis de conduire autorisant minimalement la conduite d'une automobile :

- lors de la demande du permis en vue d'obtenir le permis d'apprenti conducteur pour suivre la formation obligatoire:
 - avoir moins de quatre points d'inaptitude au dossier de conduite;
 - ne pas avoir été soumis, depuis au moins deux ans, à une sanction révoquant son permis en raison du cumul de points d'inaptitude ou d'une déclaration de culpabilité pour une infraction criminelle relative à la conduite d'un véhicule routier.

5- Autres options

Chaque année, la SAAQ déploie plusieurs actions de sensibilisation s'adressant aux motocyclistes et aux autres usagers de la route afin qu'ils adoptent un comportement sécuritaire et préventif, que ce soit par des messages à la télévision et à la radio, des placements dans des magazines spécialisés ou des activités sur le terrain. Toutefois, devant le bilan routier des motocyclistes qui demeure préoccupant, l'option réglementaire devient incontournable. De plus, cette avenue est la seule permettant de mettre en œuvre la recommandation du Comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes « d'instaurer des conditions d'accès selon l'état du dossier de conduite pour tous les nouveaux conducteurs de motos ».

6- Évaluation intégrée des incidences

Il est connu que le comportement du conducteur, notamment sa témérité, a un impact sur sa prise de risque augmentant ainsi le risque d'accident. Si à cela s'ajoute un véhicule dont les protections pour le conducteur et son passager n'offrent pas la même garantie de sécurité, comme la moto l'est par rapport à l'auto, le risque peut devenir élevé.

L'inscription de points d'inaptitude à un dossier de conduite est associée à une déclaration de culpabilité à certaines infractions au CSR, c'est-à-dire à un comportement contraire à la loi. Le nombre de points d'inaptitude à un dossier de

conduite est un élément pouvant être révélateur, du moins en partie, du niveau de risque futur d'un conducteur en matière de sécurité routière. Or, 15 % des demandeurs d'une classe de permis autorisant la conduite d'une moto ont déjà accumulé quatre points d'inaptitude ou plus à leur dossier de conduite. En rendant inadmissible à l'obtention d'un permis autorisant la conduite d'une moto celui qui cumule à son dossier un certain nombre de points d'inaptitude, ainsi que celui dont le permis a été révoqué ou dont son droit d'en obtenir un a été suspendu dans les deux années précédant la demande de permis, à l'instar de ce qui est exigé de celui qui commence l'apprentissage de la conduite d'un véhicule lourd, la sécurité routière ne peut être que renforcée.

Cette mesure n'a pas d'autres incidences.

7- Consultation entre les ministères et avec d'autres parties prenantes

Ce comité était composé de représentants de la SAAQ, du MTQ, de la Sûreté du Québec, de la Fédération motocycliste du Québec, du Comité d'action politique motocycliste et du Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur.

Par ailleurs, si le gouvernement autorise la publication du projet réglementaire ci-joint à la *Gazette officielle du Québec*, les personnes intéressées disposeront alors d'un délai de 45 jours pour faire leurs commentaires. Ces commentaires devront être pris en considération avant de soumettre de nouveau le projet réglementaire pour édicition.

8- Mise en œuvre, suivi et évaluation

La mise en œuvre de cette réglementation, son suivi et son évaluation se feront à travers les mécanismes déjà prévus à la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec* ou par la SAAQ, notamment, par le bilan routier ainsi qu'au sein de comités dédiés à la conduite d'une motocyclette.

9- Implications financières

La mise en œuvre de la solution proposée visant à modifier le *Règlement sur les permis* n'entraîne aucun coût pour le gouvernement. La SAAQ devra cependant assumer environ 160 000 \$ pour adapter en conséquence ses systèmes informatiques. Toutefois, il n'y aura aucune augmentation de la contribution d'assurance ni de frais pour la clientèle de la SAAQ.

Analyse comparative

L'Australie, la Nouvelle-Zélande et des administrations européennes ont mis en œuvre un accès progressif à la conduite d'une motocyclette basé uniquement sur la puissance de la moto. Cette mesure ne semble cependant pas avoir contribué à des gains sur leur bilan routier bien que ce soit difficile d'isoler les résultats provenant de cette mesure.

Le ministre des Transports,

FRANÇOIS BONNARDEL

DE : Monsieur François Bonnardel
Ministre des Transports

Le

TITRE : Règlement modifiant le Règlement sur les permis

ANNEXE À LA PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

**14 RECOMMANDATIONS
RAPPORT DU COMITÉ D'EXPERTS SUR LA SÉCURITÉ DES MOTOCYCLISTES**

Accès à la conduite	1	Instaurer des conditions d'accès selon l'état du dossier de conduite pour tous les nouveaux conducteurs de motos.	Été 2020
	2	Poursuivre l'analyse sur l'efficacité d'un modèle d'accès progressif pour les motocyclistes qui désirent conduire des motos à risque ou de fortes cylindrées, ainsi que la possibilité de revoir la catégorisation des motos.	Fin 2020
	3	Imposer l'exigence du zéro alcool pour tous les apprentis motocyclistes.	Printemps 2023
Formation et rafraîchissement des compétences	4	Mettre en ligne un espace Web destiné à l'éducation à la sécurité routière afin de rendre accessibles différentes ressources soutenant l'apprentissage de la conduite d'une moto.	Printemps 2021
	5	Mettre en place une mesure incitative financière afin d'encourager les motocyclistes à suivre des cours de perfectionnement ou de rafraîchissement, notamment en début de saison.	Printemps 2021
Information et sensibilisation	6	Faire connaître davantage les différentes données en lien avec le bilan routier des motocyclistes, les causes d'accidents et les risques de la route.	Dès 2020 et en continu
	7	Déployer des actions de sensibilisation s'adressant aux motocyclistes qui porteront sur les principales causes des accidents, telles que l'inexpérience et le comportement du motocycliste (vitesse, témérité, facultés affaiblies).	Printemps 2021
	8	Traiter de la problématique des facultés affaiblies par l'alcool et les drogues dans les messages et les outils de sensibilisation.	Printemps 2022
	9	Souligner les bonnes pratiques et les bons comportements, notamment à l'aide de porte-parole crédibles et influents.	Printemps 2020
	10	Poursuivre la sensibilisation à la présence des motocyclistes auprès des autres usagers de la route en les incitant à être vigilants et à anticiper leur présence.	En continu
	11	Poursuivre la promotion des équipements pouvant améliorer la visibilité de la moto et du motocycliste.	En continu
	12	Poursuivre la promotion du port de vêtements de protection et d'accessoires de sécurité.	En continu
Infrastructures et environnement	13	Remettre sur pied la Table de concertation entre le ministère des Transports du Québec et des associations de motocyclistes afin que la vulnérabilité des motocyclistes soit prise en compte lors de la conception des infrastructures et de l'aménagement de l'environnement du réseau routier.	Début 2020
Technologies	14	Assurer une veille sur les nouvelles technologies pouvant améliorer la sécurité des motocyclistes.	En continu

Le rapport est disponible à l'adresse <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/rapport-comite-securite-moto.pdf>