

Sherbrooke, le 22 janvier 2023

À : Participants à la Table Moto de la SAAQ (Table)

De : Comité d'action politique motocycliste (CAPM-E)

Objet : Proposition d'amendement au CSR en vue d'obliger les utilisateurs de moto au port de vêtements de protection (en sus de ceux déjà prévus au CSR)

Bonjour à tous et toutes,

Le 19 janvier dernier, les représentants du CAPM-E ont émis leurs commentaires, tout comme les autres personnes en présence, sur le sujet en objet. Ayant pris connaissance du rapport de ses représentants sur ces discussions, le conseil d'administration (CA) du CAPM-E croit important d'appuyer officiellement et d'exprimer clairement et par écrit l'argumentaire qui soutient sa position dans ce dossier. D'autant plus important que, à ce que nous avons cru comprendre, et malgré qu'on ait tenté de nous rassurer quant au rôle de consultation de la Table, il semble que «La SAAQ va recommander le port obligatoire...». Cette affirmation nous apparaît relever plutôt d'un avis donné que d'un avis demandé : grande nuance. En conséquence, nous vous soumettons humblement la réflexion suivante et nos conclusions sur :

Le port de vêtements de protection pour les motocyclistes est-il souhaitable?

Parlons d'abord de «Road rash» qu'on pourrait traduire par dermabrasion ou abrasion de la peau.

Voici deux photos illustrant le propos

(plus de détails à <http://www.getyourownbike.com/BrittanyMorrow.htm>) :



Dans le cas qui nous concerne, ceci résulte du contact de la peau non protégée avec la surface de la route en cas de chute et glissement sur celle-ci. Le traitement est encore plus douloureux que la chute. Après le transport en ambulance jusqu'à un centre hospitalier, les infirmières doivent nettoyer les plaies (en enlevant un à un les grains de sable, gravier et autre poussière de route) à

froid car la nature de l'abrasion s'apparente à des brûlures. Cette condition rend non souhaitable l'usage d'anesthésiants locaux dans la région affectée. Le processus est donc long et douloureux, tant pour la victime que pour les personnes qui la traitent. Comment éviter une telle situation? Bien sûr, en se protégeant la peau par le port de vêtements appropriés, que ce soit à moto, à vélo, en planche à roulettes ou pour toute autre activité présentant un risque de chute en mouvement. L'unanimité sur ce point devrait s'avérer aisée et il faut souligner que tout motocycliste qui n'a pas abandonné la moto après avoir subi ce type de blessure n'a pas à y être contraint pour porter des vêtements appropriés par la suite.

Notons aussi que, outre les cicatrices et des séquelles esthétiques, les risques de situation d'invalidité à moyen ou long termes, de handicap physique temporaire ou permanent, de la nécessité d'une réadaptation ou encore de décès sont relativement faibles pour ce type de blessures. Les conséquences financières négatives sont donc relativement modestes et on pourrait ainsi probablement classer les victimes de «road rash» sous «blessés légers» dans le bilan routier.

L'efficacité évidente des vêtements de protection envisagés ici (gants, vestes, pantalons et bottes) face au risque de «road rash» ne doit cependant pas nous empêcher de prendre en compte les limites de ces équipements. En effet, ceux-ci ne peuvent être considérés aussi pertinents pour prévenir les blessures engendrées par une décélération trop brusque (lire : un choc du corps en mouvement contre un objet fixe). On parle ici de fractures, membres sectionnés, commotions, etc.

Y a-t-il une solution à ces risques beaucoup plus périlleux?

Pour le moment, il n'existe malheureusement pas de vêtements de protection dotés d'une technologie qui puisse convertir l'énergie cinétique en une autre forme d'énergie (rappelez-vous : rien ne se perd, rien ne se crée; tout se transforme, dixit Lavoisier). En fait, le principe s'applique jusqu'à une certaine limite avec les casques et avec une efficacité de plus en plus grande dans la conception des carrosseries d'automobiles. Mais voilà, les motos ont une carrosserie généralement très élémentaire.

La solution la meilleure dans ces circonstances réside donc dans la prévention. En effet, y a-t-il meilleur moyen de réduire les risques de blessures à la suite d'un accident que d'éviter que celui-ci se produise? Un accident étant par définition imprévu et fortuit, comment faire pour maximiser nos chances que ça ne nous arrive pas? Dans le monde du travail, la prévention de tels événements fâcheux (et coûteux) passe par une meilleure formation des travailleurs. Du côté de la conduite automobile, ce n'est également pas d'hier qu'une formation de base est obligatoire pour obtenir un permis de conduire.

On peut donc retenir et, ici aussi l'unanimité peut être facile, qu'une formation de qualité peut nettement contribuer à prévenir la majorité des accidents où un comportement délinquant n'est pas en cause. On parle ici de techniques de conduite préventive et d'application de manœuvres

d'urgence dont la maîtrise revêt une importance significative à moto, où la moindre erreur ne pardonne pas.

Nous trouvons utile ici de vous faire part d'une situation vécue par l'un de nos membres pour mieux illustrer ce dont il est question. Voici sa narration de l'événement :

«Il y a quelques années, assis sur ma moto, arrêté à un feu rouge sur la rue King Ouest à Sherbrooke et premier dans ma voie, je me suis fait percuter par l'arrière par une voiture dont le conducteur était distrait. Comme toujours, j'appliquais la technique de départ apprise dans un cours de perfectionnement : moteur en marche, moto en première vitesse, pied gauche à terre, pied droit appliquant le frein arrière, mains tenant fermement les poignées. Ainsi positionné, ma roue arrière étant bloquée, l'impact n'a déplacé ma moto que sur moins d'un mètre. Parce que je tenais mon guidon, je n'ai pas subitement basculé vers l'arrière et suis ainsi demeuré bien en selle et la moto, en équilibre. Résultat : un arrière de moto à rebâtir mais aucun dommage corporel. Cet événement n'est pas le seul que j'ai vécu où l'application des techniques apprises durant ces cours m'a évité de devenir une victime de la route mais je le crois le plus représentatif.

«Je me sers régulièrement de cet incident pour illustrer ce qui aurait pu se produire si, comme plusieurs motocyclistes bien intentionnés mais mal avisés (ou mal formés!), j'avais adopté la position trop souvent observée : moto au neutre, les deux pieds à terre, mains sur les hanches (ou sur le GPS ou sur le réservoir). L'impact aurait probablement projeté la moto une dizaine de mètres vers l'avant, juste au milieu de l'intersection; j'aurais sûrement basculé vers l'arrière et en bas de la moto, une chute qui aurait certainement entraîné des blessures plus ou moins graves. Le port de vêtements appropriés aurait pu réduire la gravité de ces dernières mais parvenir à les éviter totalement? Pas certain.» Fin de la citation.

Bref, la formation, un processus en amont réduisant le risque qu'un accident survienne, sera finalement plus rentable qu'une protection qui n'agit qu'en réaction pour tenter de réduire les blessures causées par l'accident. Bien sûr, malgré une excellente formation, un accident peut toujours arriver et il devient alors utile de compter sur le plan B que sont les vêtements de protection dans notre cas. Mais faire passer les vêtements avant une formation adéquate équivaldrait à voir les autorités solutionner le problème d'une courbe dangereuse, non pas en corrigeant sa configuration mais, sous prétexte qu'une intervention rapide peut faire une grande différence dans les séquelles d'un accident, en ajoutant une ambulance sur le territoire.

Cette mise en situation nous amène à la question principale :

Le port **obligatoire** de vêtements de protection pour les motocyclistes est-il souhaitable?

La nuance dans cette question par rapport à la première réside dans la proposition d'**obligation**. Il faut réfléchir aux inévitables effets entraînés par l'instauration d'une obligation légale. L'un d'entre eux, qui constitue une constante dans quelque domaine que ce soit, est l'augmentation des prix sans relation avec un changement dans la qualité du produit ou service. Pour ceux et celles qui n'étaient pas là à l'époque, voici un peu d'histoire.

Avant la fin des années 60, juste avant l'implantation du port obligatoire du casque pour les motocyclistes au Québec, une pratique commerciale courante pour les commerçants était d'offrir un ou deux casques en cadeau à tout acheteur d'une moto. Celui ou celle qui achetait la moto d'un particulier héritait parfois du casque du vendeur. Sinon, il pouvait se rendre chez un marchand pour s'en procurer un très potable au coût d'une quinzaine de dollars (environ 135\$ en dollars de 2023). Le lendemain du jour où les casques sont devenus obligatoires, aucun d'eux n'était en vente à moins de 25\$ (225\$ en dollars de 2023). Et bien sûr, l'obtention d'un casque gratuit à l'achat d'une moto est aussitôt devenue le résultat d'une négociation avec le vendeur.

En quoi l'augmentation des coûts des vêtements de protection devrait-elle nous préoccuper alors que la sécurité nous tient tant à cœur? Simplement parce que les sommes affectées à l'achat obligatoire de ces pièces d'équipement ne seront pas disponibles pour une solution de sécurité beaucoup plus performante qu'est une formation de perfectionnement. Il faut garder à l'esprit que les dépenses pour faire de la moto, sans conteste un véhicule de promenade, font partie du budget discrétionnaire, sollicité à bien d'autres fins et loin d'être illimité. Nous devons nous rendre à l'évidence que de forcer les gens à mieux se vêtir en incitera la grande majorité à se limiter à leur formation de base pour l'obtention du permis. Et nous savons tous, les statistiques le démontrent année après année (réf. victimes détentrices de permis depuis moins de trois ans), que la formation de base et l'évaluation des compétences sont actuellement bien loin de ce qui soit acceptable pour améliorer la sécurité des motocyclistes québécois.

L'un de nos représentants a mentionné rapidement, lors d'une intervention à la réunion du 19, un autre effet délétère du port de vêtements de protection : le risque de création d'un faux sentiment de sécurité, voire d'invincibilité par la personne qui les porte. On nous a rapporté qu'un répondant au sondage SOM a candidement affirmé qu'il porte ce type de vêtements quand il envisage de faire de la vitesse. Nous sommes déjà peu efficaces à instaurer des conditions de pratique sécuritaires pour les motocyclistes en leur faisant croire, en utilisant des méthodes d'évaluation des compétences totalement inadaptées à la moto, qu'ils savent la conduire (octroi du permis). Allons-nous maintenant nous enfoncer un peu plus en leur laissant s'imaginer que des vêtements vont compenser pour leur inhabileté?

Ce n'est pas sans raison que la 12^e recommandation du *Rapport du comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes* publié en novembre 2019 a été formulée ainsi :

Le comité d'experts recommande de poursuivre la promotion du port de vêtements de protection et d'accessoires de sécurité en tout temps lors d'une sortie en moto, notamment à l'aide de divers moyens de sensibilisation, lors d'activités sur le terrain ainsi que durant la formation dans les écoles de conduite.

La promotion et l'obligation n'ont pas un effet identique sur l'esprit des personnes visées. La première invite l'individu à apprécier par lui-même la valeur de ce qui lui est proposé et d'en faire usage avec réserve et circonspection. La seconde le conduit au raisonnement que, puisque c'est obligé, sa sécurité est garantie.

Au vu de la recommandation ci-dessus, pourtant claire et limpide, et devant l'affirmation que la SAAQ entend recommander une modification au CSR obligeant le port de vêtements de protection, il est pertinent de s'interroger sur la sincérité et la fiabilité de la Société dans ses consultations avec les représentants des motocyclistes. Ces derniers devraient-ils ressentir une vague impression d'agir comme caution pour des décisions mal avisées?

Un dernier point non négligeable à considérer sur l'obligation proposée constitue son application. Il a été précisé, lors de la présentation, qu'il n'était pas envisagé ou envisageable à court terme de constituer un répertoire de vêtements homologués. De ce fait, comment fera-t-on la distinction entre un vêtement conforme ou non? Si on ne voit pas de peau, c'est bon, quelle que soit l'épaisseur ou la nature du tissu? Faudra-t-il équiper les policiers d'outils de mesure d'épaisseur des tissus pour contourner les petits rusés invoquant qu'on ne voit pas leur peau malgré qu'ils ne soient couverts que d'une blouse en soie à manches longues?

Et parlant des policiers, comment envisage-t-on que ces derniers vont réagir, particulièrement là où il existe des escouades de policiers motards? L'uniforme de ces derniers durant la saison chaude (d'ailleurs de plus en plus chaude) consiste bien sûr en bottes de qualité aux pieds mais souvent d'une chemise à manches courtes pour couvrir le haut du corps. Nous pourrions à juste titre présumer qu'aucun d'entre eux affecté à de la surveillance urbaine ou routière ne sera enthousiaste à l'idée de devoir endosser une tenue potentiellement plus lourde et chaude pour s'acquitter de sa tâche.

Le CAPM-E rappelle, encore une fois, que nous devons recommander et encourager le port de vêtements de sécurité appropriés à la moto mais nous nous opposons sans réserve à en faire une obligation dans le CSR. Pour toutes les raisons élaborées ci-dessus, agir de la sorte ira à l'encontre du but poursuivi qui est de réduire les risques pour les motocyclistes. En résumé :

- Les gants, vestes, bottes et pantalons réduisent effectivement les risques de «road rash» mais la confiance induite qu'ils peuvent inspirer a toutes les chances de nous conduire vers un bilan qui comptera **moins de blessés légers au détriment d'un plus grand nombre de blessés graves et de décès**. En clair, les bénéfiques escomptés ne peuvent que s'avérer mineurs face à une prise de risque largement supérieure.
- Investir dans cette démarche ne peut que contribuer à détourner de précieuses ressources et faire diversion des véritables enjeux à la sécurité motocycliste que sont :
 1. Un encadrement inadéquat de la formation qui rend la qualité de cette dernière hautement aléatoire d'une école à l'autre et même d'un moniteur à l'autre au sein d'une même école; et
 2. De méthodes d'évaluation des compétences grossièrement inadaptées à la réalité de la conduite motocycliste.
- Si la recommandation par la SAAQ de cette obligation va de l'avant, nous exigeons que le nom du CAPM-E soit indiqué dans la demande comme participant à la Table mais ouvertement et sans réserve dissident et opposé à ce projet et que toute communication

verbale ou écrite, interne ou publique, débute par «Malgré la ferme opposition du CAPM-E...»

- Et nous croyons que tout autre participant à cette Table qui a sincèrement la sécurité des motocyclistes à cœur, devrait en faire autant, qu'il ou elle soit représentant des motocyclistes ou de la SAAQ.

Et un dernier mot adressé plus particulièrement aux représentants des motocyclistes à la Table : nous ne devons plus servir de caution pour des décisions mal avisées ou injustes, sous prétexte que nous avons été consultés. De même nous devons redouter de nous faire subtilement positionner dans le rôle de messagers qui, malheureusement, sont trop souvent confondus avec les auteurs des messages. Ce qui entraîne que nous subissons les foudres non méritées de ceux et celles que nous considérons représenter.