

CONTRE-MESURES POUR LA SÉCURITÉ DES MOTOCYCLISTES :

Jeter le fondement de la Stratégie de sécurité routière 2015 du Canada

Préparé par :

Groupe d'experts sur les usagers vulnérables de la route et sur le motocyclisme

Juin 2012

Note importante pour la lecture

Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) est un organisme sans but lucratif regroupant des représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux chargés, par un processus consultatif collectif, d'administrer, de réglementer et de contrôler le transport par véhicule automobile et la sécurité routière. Il comprend également des membres associés du secteur privé et d'autres services gouvernementaux qui fournissent expertise et conseils lors de l'élaboration de stratégies et de programmes.

Malgré le soin accordé à la présentation et à l'étude liées au contenu du présent rapport, nous ne fournissons aucune garantie propre ou sous-entendue sur la justesse des données tirées d'ouvrages de référence.

Jun 2012

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

2323, boulevard Saint-Laurent

Ottawa (Ontario) K1G 4J8

TÉL. : 613 736-1003

TÉLÉC. : 613 736-1395

www.ccmta.ca

Table des matières

SOMMAIRE.....	v
INTRODUCTION	1
CONTEXTE STRATÉGIQUE.....	2
FACTEURS DE RISQUE D'ACCIDENT DE MOTOCYCLETTE.....	4
CONTRE-MESURES.....	7
INITIATIVES ET MESURES.....	9
RECHERCHE ET COORDINATION	12

Le CCATM tient à remercier les membres du Groupe d'experts sur les usagers vulnérables de la route et sur le motocyclisme qui ont contribué au présent rapport. Il s'agit de :

- George Eguakun, Saskatchewan Government Insurance (président)
- Raynald Marchand, Conseil canadien de la sécurité (vice-président)
- Neil Arason, ministère de la Sécurité publique et du solliciteur général de la Colombie-Britannique (British Columbia Ministry of Public Safety and Solicitor General)
- Marilynn Bastedo, L'Association motocycliste canadienne
- Elizabeth Beecroft, ministère de la Voirie et des Travaux publics du Yukon
- Rob Blyth, Alberta Transportation
- Paul Boase, Transports Canada
- Corey Bowness, ministère de la Sécurité publique et du solliciteur général de la Colombie-Britannique (British Columbia Ministry of Public Safety and Solicitor General)
- André Caza, Association des concessionnaires de véhicules de loisir du Québec
- Renée Charbonneau, *The Busted Knuckles Chronicles*
- Nancy Chaston, Safety Services Canada
- Denise Connerty, Alcohol Countermeasures Systems Corp.
- Luc Fournier, Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur
- Ed Gregory, Association des brasseurs du Canada
- Karl Groskopt, ministère des Transports de l'Ontario
- Dale Morgan, Gendarmerie royale du Canada
- Robyn Robertson, Conseil de recherche sur les blessures de la route
- Dan Tessier, Confédération motocycliste du Canada
- Robert Tremblay, Bureau d'assurance du Canada

SOMMAIRE

Introduction

La Stratégie relative aux usagers vulnérables de la route, élaborée par le CCATM dans le cadre de la Vision sécurité routière (VSR) 2010, fixe les objectifs de réduction des décès et des blessures graves liées au motocyclisme. Malgré les efforts déployés dans le cadre de la VSR 2010, le bilan reste mitigé pour ce groupe d'usagers en raison des divergences entre les rapports d'accidents de la route impliquant une motocyclette selon les provinces. Les données de Transports Canada indiquent que, pendant la période de 2004 à 2006, les motocyclistes ont compté pour environ 7 % des décès sur la route, soit une moyenne de 211 par année, ce qui représente une augmentation de 41 % par rapport à 1996-2001, période de référence de la VSR 2010.

Ces résultats désolants nous poussent à axer le présent rapport sur les contre-mesures pour la sécurité des motocyclistes vers la réduction des décès et des blessures de façon à atteindre notre objectif national : que nos routes soient les plus sécuritaires du monde. Ainsi, nous faisons ici état d'initiatives stratégiques éprouvées et prometteuses qui s'inscrivent dans les mesures actuelles et viennent donc compléter celles de la nouvelle Stratégie de sécurité routière 2015 afin d'aider les autorités provinciales à élaborer leurs plans de sécurité routière respectifs.

Contexte stratégique

Le présent rapport a notamment permis de constater certaines des tendances actuelles :

- Une augmentation du nombre de motocyclettes vendues au Canada depuis 2000, qui a toutefois ralenti dans les deux dernières années en raison de la récession;
- Une tendance connexe dans le nombre de demandes d'immatriculation de motocyclettes depuis la même année, qui se traduit par des risques croissants pour la sécurité;
- Une multiplication des personnes qui renouent avec le motocyclisme, âgées de plus de 40 ans, et des femmes motocyclistes;
- Un changement dans la démographie des victimes d'accidents mortels de motocyclette, en raison du point précédent, qui sont en général plus âgées. De nos jours, les accidents de motocyclette impliquent le plus souvent les 40 à 54 ans.

Facteurs de risque d'accident de motocyclette

- Les motocyclistes récréatifs de moins de 20 ans et de plus de 40 ans sont plus susceptibles d'être mêlés à une collision.
- Les accidents se produisent fréquemment la fin de semaine, de mai à octobre, à la brunante ou le soir.
- Les collisions impliquant uniquement une motocyclette s'expliquent généralement par une perte de contrôle résultant d'un comportement à risque élevé comme un excès de vitesse.
- Les accidents impliquant plusieurs véhicules dont une motocyclette se produisent souvent à la suite d'un virage à gauche ou lors d'une collision frontale ou à angle droit.
- Les principaux facteurs en cause lors d'accidents mortels impliquant un seul véhicule sont la vitesse, l'alcool, la drogue, le manque d'expérience, l'inattention, la distraction, les animaux et les conditions de la route.
- En ce qui concerne les accidents mortels impliquant une motocyclette, ils s'expliquent fréquemment par un excès de vitesse, l'inattention, le refus de priorité, la conduite avec facultés affaiblies, le manque d'expérience, le dépassement et une mauvaise utilisation de la voie.

Méthodologie

Le présent rapport présente les principales catégories de conducteurs à risque ainsi que des mesures et initiatives stratégiques s'inscrivant dans la nouvelle Stratégie de sécurité routière 2015, qui cible le conducteur moyen.

Les catégories à risque sont les suivantes :

- Les jeunes conducteurs de moins de 25 ans;
- Ceux de plus de 40 ans;
- Ceux qui ne détiennent pas de permis de conduire;
- Les autres conducteurs (la population en général)

Les femmes motocyclistes, en nombre croissant, feront l'objet d'un suivi au cours des cinq prochaines années puisqu'elles sont rarement impliquées dans un accident à ce jour.

Orientations stratégiques

Les stratégies suivantes, précisées par différentes mesures, respectent l'esprit de systèmes sécuritaires visant la diminution du nombre de décès et de blessures graves qui met l'accent sur les conducteurs à risque, la sécurité des infrastructures routières et la promotion des nouvelles normes et technologies de sécurité routière.

Stratégie 1. Augmenter le degré d'expérience des motocyclistes par l'amélioration des programmes de délivrance graduelle des permis de conduire afin de veiller à ce que les motocyclistes débutants acquièrent de l'expérience et, du même coup, diminuer le nombre de collisions impliquant des motocyclistes plus âgés.

Stratégie 2. Convaincre les motocyclistes et les autres conducteurs de renoncer aux comportements à risque élevé comme les excès de vitesse ainsi que les cascades, les excès de vitesse de plus de 50 km/h, les courses et les concours de vitesse.

Stratégie 3. Mettre en place des initiatives visant à décourager la conduite avec facultés affaiblies qui complètent les mesures éprouvées présentées dans la Stratégie de sécurité routière 2015, ciblant la population en général.

Stratégie 4. Encourager la visibilité et le port d'équipement de protection chez les motocyclistes, notamment le casque et les vêtements haute visibilité.

Stratégie 5. Décourager la conduite sans permis ou avec un permis inadéquat par le recours judicieux à la technologie de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (RAPI) et aux vérifications policières régulières.

Stratégie 6. Sensibiliser les usagers de la route aux risques propres au motocyclisme et à la sécurité grâce à la collaboration avec des représentants et des partenaires clés du milieu.

Stratégie 7. Favoriser l'intégration des motocyclettes lors des projets de conception et d'entretien routiers, de la construction d'infrastructures et de plans de gestion de la circulation afin que les autorités tiennent compte de la sécurité des motocyclistes.

Stratégie 8. Renforcer les contre-mesures liées à la motocyclette elle-même afin de favoriser la sécurité des motocyclistes grâce au recours judicieux aux nouvelles technologies et au suivi des modifications apportées après l'achat.

Le rapport est appuyé par une liste de pistes de recherche permettant de suivre les progrès dans le domaine et d'évaluer les répercussions sur la sécurité des motocyclistes.

CONTRE-MESURES POUR LA SÉCURITÉ DES MOTOCYCLISTES AU CANADA

INTRODUCTION

Après de longues consultations auprès des divers intervenants, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) a élaboré la troisième Stratégie de sécurité routière (SSR), qui s'inscrit dans la réalisation de la Vision sécurité routière (VSR) 2010. L'objectif final est de réduire les décès et les blessures graves découlant d'accidents de la route, et ainsi de compter le Canada parmi les pays les plus sécuritaires du monde.

Les usagers vulnérables de la route comme les motocyclistes, les piétons et les cyclistes font partie des principaux groupes ciblés. La Stratégie relative aux usagers vulnérables de la route élaborée par le CCATM dans le cadre de la Vision sécurité routière (VSR) 2010 a permis de dégager des données et des tendances générales sur les collisions impliquant des motocyclettes au Canada, et ensuite d'établir des cibles claires. Malgré les efforts déployés dans le cadre de la VSR 2010, le bilan reste mitigé pour ce groupe d'usagers en raison des divergences entre les rapports d'accidents de la route impliquant une motocyclette selon les provinces.

Les données de Transports Canada indiquent que, pendant la période de 2004 à 2006¹, les motocyclistes ont compté pour environ 7 % des décès sur la route, soit une moyenne de 211 par année, ce qui représente une augmentation de 41 % par rapport à la période de 1996 à 2001 (diagramme 1). On note une hausse particulièrement marquée des accidents mortels impliquant une motocyclette entre les périodes de comparaison à Terre-Neuve-et-Labrador, à l'Île-du-Prince-Édouard, en Alberta, au Nouveau-Brunswick et en Colombie-Britannique. Cette augmentation va à l'encontre de la tendance à la baisse observée chez les autres usagers de la route.

Ces résultats désolants nous poussent à axer le présent rapport sur les contre-mesures pour la sécurité des motocyclistes vers la réduction des décès et des blessures de façon à atteindre notre objectif national. Dans ce contexte, le Groupe d'experts sur les usagers vulnérables de la route et sur le motocyclisme a reçu le mandat de dresser une liste exhaustive d'initiatives axées sur la sécurité qui s'inscrivent dans le cadre de la nouvelle SSR 2015. Le présent rapport fait ainsi état d'initiatives stratégiques éprouvées et prometteuses qui complètent les mesures actuelles afin d'aider les autorités provinciales à élaborer leurs plans de sécurité routière respectifs.

¹ DIRECTION GÉNÉRALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DE TRANSPORTS CANADA. *Fatally Injured Vulnerable Road Users in Canada, 2004-2006*, p. 33 à 40, printemps 2009, [en ligne (site Web du CCATM)] [http://www.ccmta.ca/english/pdf/tc_vru_report_april_09.pdf].

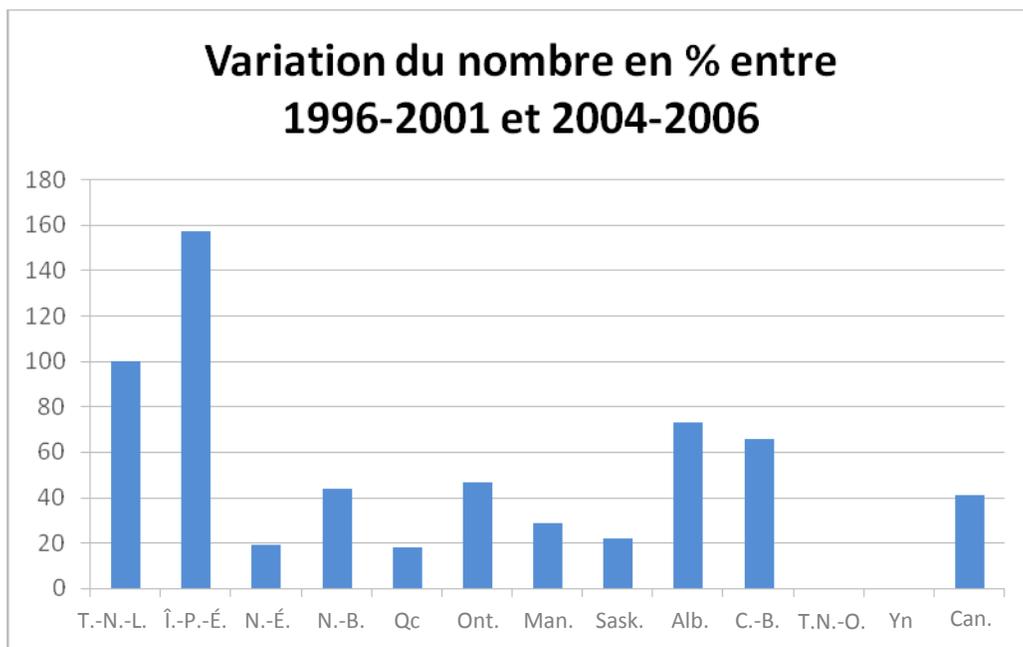


Diagramme 1. Variation du nombre de décès de motocyclistes en pourcentage en fonction du pourcentage total selon la province entre 1996-2001 et 2004-2006²

CONTEXTE STRATÉGIQUE

Tendances liées à la propriété et à l'immatriculation de motocyclettes

Au Canada, les ventes de motocyclettes neuves sont passées de 52 000 en 2000 à 64 000 en 2009, comme le montre le diagramme 2, et le nombre de propriétaires a suivi la même tendance haussière. L'achat de motocyclettes a grimpé de 2000 jusqu'à tout récemment. En effet, on a observé une forte chute des ventes au cours des deux dernières années en raison de la récession, soit de 25 à 30 % (CIMC, 2009). D'ailleurs, une tendance semblable a été observée aux États-Unis, où les ventes ont dépassé un million d'unités.

² Ibid.

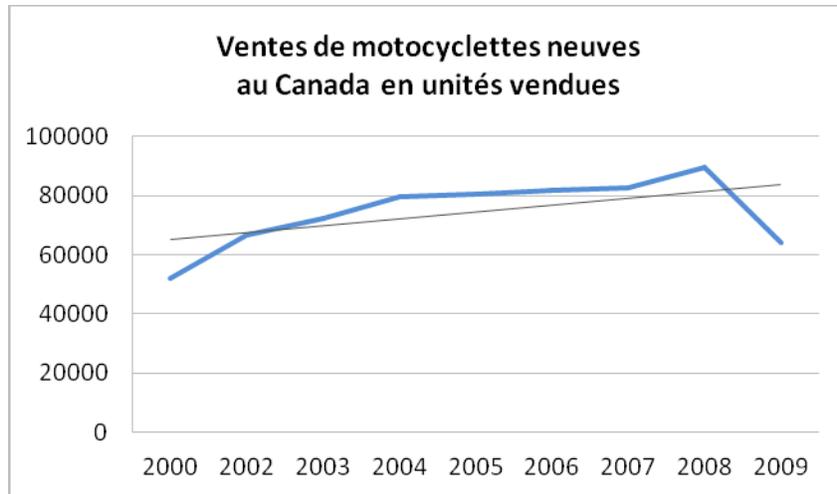


Diagramme 2. Ventes de motocyclettes neuves au Canada³

Comme on pouvait s’y attendre, le nombre de demandes d’immatriculation de motocyclette a crû depuis 2000 (diagramme 3), phénomène qui se traduit par des risques croissants pour la sécurité.

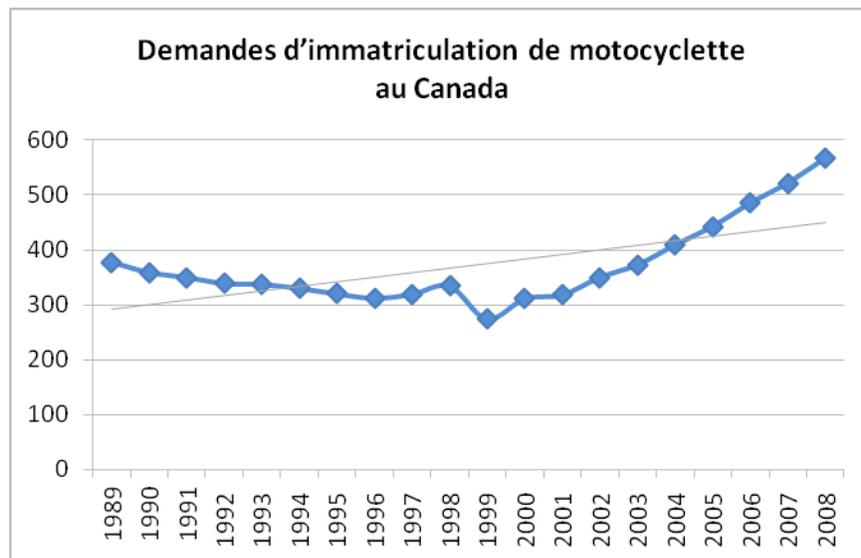


Diagramme 3. Demandes d’immatriculation de motocyclette au Canada⁴

³ Rapport du Conseil de l’industrie de la motocyclette et du cyclomoteur, 2009.

⁴ Transports Canada, 2009.

Puisqu'un nombre croissant d'adultes de plus de 40 ans et de femmes de tous âges deviennent des motocyclistes, les données indiquent un changement dans la démographie chez les titulaires d'immatriculations de ces mêmes groupes. Dans son rapport de 2009, le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur précise que la plupart des acheteurs de motocyclettes neuves sont âgés de plus de 40 ans, tandis que le nombre d'acheteurs de moins de 30 ans décline. Cette situation pourrait toutefois changer si la situation précaire de l'économie et des finances persiste. Suivant la tendance susmentionnée, l'âge des victimes d'accident mortel de motocyclette augmente. De ce fait, les accidents de motocyclette impliquent le plus souvent les 30 à 54 ans de nos jours. Les administrateurs de régimes d'assurance doivent encore souvent composer avec des motocyclistes ne détenant pas de permis, ou détenant un permis inadéquat, groupe à plus haut risque d'accident.

PROFIL DE RISQUE DES MOTOCYCLISTES

Le présent rapport s'appuie sur les analyses de Transports Canada⁵ sur les accidents de motocyclette mortels ou non ainsi que sur une analyse documentaire des enjeux de l'heure à cet égard. Dans son rapport à l'intention du CCATM, Transports Canada⁶ se penche sur les accidents de la circulation s'étant produits entre 2004 et 2006 qui ont été mortels pour un usager vulnérable de la route, c'est-à-dire un piéton, un motocycliste ou un cycliste. Les données de cette période étaient parfois comparées à celle de 1996-2001, période de référence de la Vision sécurité routière 2010.

Personnes à risque

- Entre les périodes 1996-2001 et 2004-2006, le nombre de motocyclistes impliqués dans un accident mortel a augmenté pour tous les groupes d'âge, sauf celui des moins de 20 ans, qui domine encore toutefois le classement.
- Pour la période examinée, le plus grand nombre de victimes d'accidents mortels se situe chez les 25 à 34 ans, qui représentent 23 % des motocyclistes ayant perdu la vie.
- La plupart des motocyclistes pratiquent le sport pour le plaisir.
- Le taux de décès chez les 45-54 ans a augmenté de 109 % entre 1996-2001 et 2004-2006, c'est-à-dire qu'il a plus que doublé, alors que le nombre de titulaires de permis de ce groupe ne s'est accru que de 40 %.
- En moyenne, les motocyclistes ayant subi des blessures mortelles en milieu rural sont plus âgés que ceux impliqués dans des accidents mortels en milieu urbain. En effet, 41 % des premiers avaient 45 ans ou plus, comparativement à 28 % chez les seconds.

⁵ <http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/tp-tp2436-rs201002-1067.htm>. Mis à jour le 6 juin 2010.

⁶ DIRECTION GÉNÉRALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DE TRANSPORTS CANADA. *Fatally Injured Vulnerable Road Users in Canada, 2004-2006*, p. 33 à 40, printemps 2009, [en ligne (site Web du CCATM)] [http://www.ccmta.ca/english/pdf/tc_vru_report_april_09.pdf].

- Malgré l'augmentation du nombre de motocyclistes chez les hommes comme les femmes, le taux de victimes a grimpé de 48 % chez celles-ci, et de 40 % chez ceux-là.

Périodes à risque⁷

- La plupart des accidents mortels se produisent la fin de semaine, entre mai et octobre, et la période de pointe se situe en août, où se produisent presque 19 % des accidents de l'année entière.
- Près du quart (24 %) des décès impliquant une motocyclette ont lieu entre 15 h et 18 h et 20 %, entre 18 h et 21 h, ce qui illustre que la fin de la journée est la période la plus funeste.
- Environ 29 % des décès à moto se produisent à la brunante ou le soir, comparativement à 46 % pour l'ensemble des usagers de la route.

Configuration des accidents

- Les accidents n'impliquant qu'une motocyclette représentent une grande partie de l'ensemble des accidents se produisant au Canada, et 37 % se soldent par un décès⁸.
- Dans la plupart des cas, il s'agit d'une sortie de route découlant d'une perte de contrôle, causée par un excès de vitesse ou un autre comportement à risque élevé.
- En ce qui concerne les accidents impliquant plusieurs véhicules dont une motocyclette, la majorité survient à la suite d'un virage à gauche ou lors d'une collision frontale ou à angle droit.
- Lorsqu'on examine ces deux derniers types d'accidents, on constate que les motocyclistes sont responsables de plus de la moitié d'entre eux⁹.

Endroits à risque¹⁰

- Intersections : près de 40 % des décès et plus de 45 % des blessures graves chez les motocyclistes ont eu lieu à une intersection ou à proximité entre 2004 et 2006.
- Milieu urbain : près de la moitié (45 %) des décès et plus de la moitié (57 %) des blessures graves se produisent lors d'accidents en milieu urbain, où la vitesse permise est de 70 km/h ou moins.
- Route de campagne : environ 55 % des décès de motocyclistes s'y sont produits entre 2004 et 2006.
- Entre les deux périodes comparées, le nombre de décès a augmenté de 49 % en milieu

⁷ Ibid. p. 35. Site Web du CCATM. http://www.ccmta.ca/english/pdf/tc_vru_report_april_09.pdf.

⁸ Ibid. p. 35-37. Site Web du CCATM. http://www.ccmta.ca/english/pdf/tc_vru_report_april_09.pdf.

⁹ Données concernant l'assurance en Saskatchewan, en Colombie-Britannique et au Manitoba.

^{10,11} Ibid. p. 35-37. Site Web du CCATM. http://www.ccmta.ca/english/pdf/tc_vru_report_april_09.pdf.

rural, et de 22 % en milieu urbain.

Facteurs de risque des accidents de motocyclette¹¹

- *L'alcool et la drogue* : les cas d'accidents mortels où l'alcool était en cause ont diminué pour la période de 2004 à 2006. On en comptait alors environ 13 %, comparativement à 25 % pour la période 1996-2001. La plupart des victimes ayant consommé de l'alcool avant de conduire (23 %) se situaient dans le groupe des 35 à 44 ans.
- *Excès de vitesse* : environ 38 % des victimes d'accidents mortels dépassaient la limite de vitesse; un taux légèrement inférieur à celui de 1996-2001. La plupart d'entre elles (55 %) avaient entre 20 et 24 ans. À l'inverse, la minorité des victimes ayant dépassé la limite avaient 45 ans ou plus.

Environ 64 % des motocyclistes ayant perdu la vie avaient enfreint le Code de la route : non-respect de la limite de vitesse, de la signalisation ou de la priorité d'un autre véhicule. En revanche, on ne compte que 43 % de victimes parmi les non-motocyclistes ayant commis une infraction.

- *Manque d'expérience* : selon les données de la Saskatchewan, notamment, bien des accidents surviennent pendant les trois années suivant l'obtention du permis de conduire¹².
- *Équipement de protection absent ou inadéquat* : le port d'équipement adéquat réduit les risques de blessure grave ou mortelle lors d'un accident.
- *Visibilité des motocyclistes* : à ce sujet, les autres usagers de la route citent principalement l'une ou l'autre des raisons suivantes :
 - 1) Les motocyclettes sont plus petites que les autres véhicules;
 - 2) Elles sont généralement moins présentes sur la route.

À noter que les conducteurs d'autres véhicules qui font également de la motocyclette remarquent plus aisément ces dernières que ceux qui n'en font pas.

- *Conduite sans permis ou avec un permis inadéquat* : les cas de conduite de

¹² Données sur les collisions de motocyclettes en Saskatchewan en 2005-2010. Saskatchewan Government Insurance. 2010.

motocyclette sans permis ou avec un permis inadéquat sont encore trop fréquents au Nouveau-Brunswick et en Ontario. Par exemple, environ 24 % des motocyclistes ayant perdu la vie au Nouveau-Brunswick n'avaient pas de permis adéquat¹³.

- Les facteurs souvent en cause lors d'accidents mortels impliquant uniquement une motocyclette sont la vitesse, l'alcool, la drogue, le manque d'expérience, l'inattention, la distraction, les animaux et les conditions de la chaussée.
- En ce qui concerne les accidents mortels impliquant une motocyclette, ils s'expliquent fréquemment par un excès de vitesse, l'inattention, le refus de priorité, la conduite avec facultés affaiblies, le manque d'expérience, le dépassement et une mauvaise utilisation de voie.

CONTRE-MESURES

Le présent rapport présente les groupes cibles et les facteurs clés sur lesquels s'appuient les mesures et les orientations stratégiques visant la réduction des accidents mortels de motocyclettes. Afin de les harmoniser avec la Stratégie de sécurité routière (SSR), ces mesures doivent absolument comprendre des initiatives éprouvées et prometteuses visant la prévention des décès et des blessures.

Même si bon nombre des initiatives qui se trouvent dans la SSR visent particulièrement les motocyclettes, notamment en ce qui concerne les infrastructures routières et les véhicules eux-mêmes, la nature dangereuse du motocyclisme explique à elle seule le besoin d'en établir de nouvelles.

Nous encourageons chaque autorité provinciale à considérer ce qui est présenté ici comme un complément à la SSR et à fixer ses priorités selon ses propres besoins et ressources. L'essentiel est l'actualisation régulière afin de garantir l'effet optimal sur la sécurité, donc l'atteinte de l'objectif national.

Groupes cibles et facteurs clés

En fonction de ce qui précède, le tableau 1 énumère les groupes cibles et les facteurs clés principalement en cause lors d'accidents de motocyclettes entraînant la mort ou des blessures

¹³ HILDERBRAND, E. et coll. *Motorcycle Collisions in New Brunswick*. Compte rendu de la XVI^e Conférence canadienne multidisciplinaire sur la sécurité routière, du 11 au 14 juin 2006, Winnipeg, Manitoba, 2006.

graves. Nous avons notamment établi les groupes cibles suivants :

- Les conducteurs de moins de 25 ans;
- Ceux de plus de 40 ans;
- Ceux qui ne détiennent pas de permis de conduire;
- Les autres conducteurs.

En ce qui concerne les femmes, le seul fait qu'elles sont de plus en plus souvent impliquées dans les accidents, même si elles y perdent rarement la vie, en justifie le suivi afin d'éviter une aggravation de la situation. Ainsi, on met au rancart les stéréotypes voulant que les accidents de motocyclette avec décès ou blessure ne concernent que les hommes.

Tableau 1. Stratégie propre au motocyclisme

Facteurs clés						
Groupe cible	Facultés affaiblies (alcool, drogue, fatigue, distraction)	Vitesse et conduite agressive	Équipement de protection et visibilité	Manque d'expérience		
Jeunes de moins de 25 ans	X	X	X	X		
Adultes entre 40 et 54 ans	X	X	X	X		
Conducteurs sans permis	X	X	X	X		
Autres conducteurs	X	X		X		
Femmes*	X	X		X		

* Groupe qui sera suivi pendant toute la durée de la Stratégie.

INITIATIVES ET MESURES

1. Augmenter le degré d'expérience des motocyclistes, surtout de ceux qui renouent avec ce sport

Mesures

1. Mettre en place un programme unique de délivrance graduelle des permis de conduire pour les nouveaux motocyclistes dans les différentes provinces. Ainsi, tous les débutants seront suivis convenablement, et les nouveaux motocyclistes possédant déjà une bonne expérience de conduite devront franchir certaines étapes du programme.
2. Améliorer les programmes de délivrance graduelle existants : formation préliminaire obligatoire et formation pour les élèves incluant la conscience des dangers et l'examen sur route.
3. Renforcer les lois concernant les élèves motocyclistes non accompagnés.
4. Examiner le processus de formation actuel à la recherche de pistes d'amélioration, notamment en ce qui concerne les normes de formation théorique et pratique obligatoire ou l'intégration du contrôle de la qualité avant le départ sur la route.
5. Offrir des cours de mise à jour pour les anciens motocyclistes qui reprennent la route.
6. Offrir des cours avancés pour tous.
7. Élaborer des campagnes de sensibilisation et des activités de communication axées sur les anciens motocyclistes qui renouent avec le sport après une longue période, souligner les risques propres à ce groupe et encourager la participation à la formation de mise à jour au moyen de mesures incitatives, par exemple.
8. Créer ou améliorer le module sur la sensibilisation aux motocyclistes dans le cadre des cours de conduite classiques.

2. Convaincre les motocyclistes de renoncer aux comportements à risque élevé comme l'excès de vitesse

C'est-à-dire les cascades, les excès de vitesse de plus de 50 km/h, les courses et les concours de vitesse.

Mesures

9. Mettre en place des programmes correctifs ou des initiatives spéciales axés sur les comportements à risque élevé à motocyclette.
10. Harmoniser les amendes et les peines pour excès de vitesse dans toutes les provinces.
11. Sensibiliser les conducteurs aux effets négatifs de l'excès de vitesse et de la conduite agressive.

3. Réduire le taux de conduite avec facultés affaiblies

En plus des stratégies en ce sens qui sont orientées vers la population en général, les autorités provinciales devraient se pencher sur les mesures suivantes :

Mesures

12. Appliquer la tolérance zéro quant au taux d'alcoolémie des motocyclistes de tous âges.
13. Améliorer la cueillette de données et le suivi lors des accidents impliquant une motocyclette où l'alcool ou la drogue est en cause.

4. Encourager la visibilité et le port d'équipement de protection chez les motocyclistes

Mesures

14. Rédiger un guide national sur l'équipement de protection pour motocycliste, à commencer par une définition de l'équipement adéquat.
15. Régler les problèmes liés aux normes américaines d'étiquetage, notamment par la promotion de changements visant l'éradication des étiquettes contrefaites auprès de l'Association américaine des administrateurs de véhicules motorisés (AAMVA) et de la NHTSA.
16. Mettre en œuvre et appliquer les normes approuvées sur le port du casque dans toutes les provinces.
17. Éliminer les exemptions pour raison médicale.
18. Créer des campagnes de sensibilisation et des activités de communication afin de promouvoir :
 - le port d'équipement de protection afin de réduire l'importance des blessures subies lors d'un accident;
 - le port de vêtements haute visibilité afin que les motocyclistes soient plus facilement repérables.

5. Diminuer la conduite sans permis

Mesures

19. Mettre en œuvre la saisie de motocyclettes et les sanctions graduées selon la fréquence des récidives.
20. Recourir à la publicité et à la loi afin de conscientiser le public aux risques de la conduite sans assurance.
21. Encourager la collaboration entre les administrateurs de sécurité et l'industrie de l'assurance en ce qui a trait à l'échange de renseignements sur les véhicules non assurés.

22. Déployer la technologie de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (RAPI). La taille de la police sur les plaques d'immatriculation devrait être augmentée afin de favoriser la mise en place de la RAPI.

6. Sensibiliser les usagers de la route

Les autorités provinciales devraient conscientiser la population au motocyclisme au moyen de la publicité et de campagnes connexes, en deux temps :

1. Efforts axés sur les motocyclistes;
2. Efforts axés sur les autres conducteurs susceptibles de rencontrer des motocyclettes sur la route.

Mesures

23. Concevoir des messages qui interpellent directement les groupes cibles, adaptés aux saisons et aux causes des collisions.
24. Inciter l'industrie à promouvoir la sécurité à motocyclette dans chaque province.

7. Favoriser l'intégration des motocyclettes lors des projets routiers et de la construction d'infrastructures

Soutenir les initiatives liées à l'entretien et aux infrastructures présentées dans la nouvelle Stratégie de sécurité routière. Puisque les conditions routières contribuent aux risques d'accident de motocyclettes, la conception routière doit prendre en considération l'entretien routier ainsi que la technique et la gestion de la circulation.

Mesures

25. Accorder une attention particulière à l'adhérence et à la régularité du revêtement afin de favoriser la stabilité des motocyclettes lors du virage, du freinage et de l'accélération et d'éviter ainsi la perte de contrôle.
26. Avoir à l'esprit les motocyclettes lors de la conception des intersections, puisque bon nombre d'accidents s'y produisent. Les ouvrages routiers et les bateaux de trottoir verticaux représentent un danger pour les motocyclistes comme les cyclistes.
27. La conception habituelle des glissières de sécurité ne tient compte que des impacts par une automobile et rarement par une motocyclette. Les responsables de la conception de ces dispositifs devraient tenir compte de la sécurité des motocyclistes.
28. Réaliser les vérifications de sécurité avec les motocyclistes à l'esprit en plus des autres conducteurs.
29. Puisque de nombreux accidents se produisent dans l'obscurité, les autorités provinciales pourraient améliorer l'éclairage aux endroits à risque.

8. Renforcer les contre-mesures liées à la motocyclette elle-même

Mesures

30. Inciter les fabricants à concevoir les motocyclettes avec des systèmes avancés de freinage, de coussins gonflables et de protection des jambes.
31. Mettre en place des mécanismes réduisant la possibilité de modifier les motocyclettes après l'achat, car elles sont alors moins sécuritaires.
32. Encourager la conception de véhicules à angle mort réduit et sans vitre teintée.
33. Dissuader les conducteurs de teinter les vitres de leur véhicule après l'achat.

RECHERCHE ET COORDINATION

- Effectuer des recherches afin d'obtenir des données justes et pertinentes au sujet de la fréquence des accidents impliquant une motocyclette ou un cyclomoteur ainsi que de leurs facteurs de risque propres.
- Étudier les meilleures pratiques à l'égard de la formation et de l'immatriculation des motocyclettes et des cyclomoteurs.
- Examiner les risques associés au retour d'anciens conducteurs ainsi que les possibilités concernant la mise à jour de leurs connaissances.
- Étudier les avantages liés à l'imposition de la tolérance zéro à l'égard du taux d'alcoolémie.
- Étudier la possibilité d'améliorer la qualité des données sur les accidents de motocyclette et l'exposition au risque.
- Mettre en place de nouvelles méthodes pour repérer les motocyclistes dépassant les limites de vitesse.
- Poursuivre les recherches sur le comportement des motocyclistes.
- Collaborer avec l'industrie afin d'améliorer la technologie de la sécurité et de concevoir des campagnes de promotion des avantages de la sécurité routière.
- Rester au fait des nouveautés concernant la sécurité à motocyclette au Canada, dans les provinces et ailleurs dans le monde.
- Évaluer l'efficacité des programmes de sécurité des motocyclistes afin d'en faire la publication.
- Établir les meilleures pratiques afin de recueillir les données sur la vitesse des motocyclettes et ainsi, évaluer le taux de non-respect des limites de vitesse par les motocyclistes.
- Réaliser des études de vitesse aux endroits à haut taux d'accident afin de mettre en place des mesures d'exécution pertinentes.

