

La vie d'un motocycliste ou l'argent ? Le gouvernement au pouvoir a choisi l'argent!

L'APOLOGIE DE LA MAUVAISE FOI



Christian Bergeron, Président du CAPM

En relisant des dossiers sur les différentes rencontres au cours des années avec la SAAQ et le Ministère des Transports du Québec (MTQ), ceci depuis l'an 2000, (hé oui, il a déjà dix ans), ainsi que d'autres documents connexes, j'ai lu le « Rapport annuel de gestion 2003 de la SAAQ ». Quelques passages de ce rapport m'ont particulièrement étonné. En voici des extraits⁽¹⁾

« ... Le Québec peut aussi se comparer aux pays de l'Europe de l'Ouest, mais surtout globalement. Dans leur cas, en effet, la prudence s'impose sur des questions plus pointues; par exemple, les accidents mettant en cause une motocyclette sont difficiles à comparer, puisque ce type de véhicule est beaucoup plus répandu dans certains pays qu'il ne l'est au Québec... » Donc, on peut se comparer à l'Europe, mais selon la SAAQ ce n'est pas pareil parce qu'il y a plus de motos dans ces pays.

« Le fait que certains renseignements ne soient pas disponibles peut réduire les comparaisons possibles. Ainsi, si l'on désirait comparer le nombre de victimes par 100 millions de kilomètres parcourus, les données pourraient ne pas être disponibles, ne devenir disponibles qu'avec beaucoup de retard ou encore être sujettes à caution à cause de la méthode utilisée pour les établir. » Ici, comme il n'y a pas d'études d'accidentologie au Québec, ça réduit les

comparaisons possibles. Donc, comme on n'a pas d'études, on ne peut considérer celles d'autres pays. Voici qui élimine le rapport MAIDS⁽²⁾.

« En cette matière, le Québec se compare naturellement à l'Ontario, à l'ensemble du Canada et aux États-Unis ». Ha les États-Unis. Là, il y a le rapport Hurt⁽²⁾ et il est intéressant de noter que ce rapport, fait aux États-Unis, arrive aux mêmes conclusions que le rapport MAIDS. Mais malheureusement, il est trop vieux pour la SAAQ et ne peut donc être considéré.

C'est sur ces arguments que la SAAQ et la ministre des Transports ont rejetés les rapports MAIDS et Hurt⁽²⁾. Ces rapports sont des références dans le monde entier, sauf au Québec! Une situation bien « arrangeante » pour la SAAQ, car ces rapports prouvent que la cylindrée ou le type de moto ne sont pas des facteurs déterminants dans les causes d'accidents.

Notez qu'en 2009 ces deux études ont été présentées une nouvelle fois à la ministre des Transports. La réponse, « ce n'est pas fait ici, on ne peut en tenir compte ». Le fait qu'en 2008, lors d'un atelier de mise à jour en sécurité motocycliste et auquel ont participé 100 experts de 21 pays, l'OCDE ait placé la catégorisation des motos par la SAAQ comme un des cinq pires exemples au monde n'y change rien. Comme on dit, il n'y a pas plus sourd que celle qui ne veut pas entendre.

Finalement, terminons par le début du texte (!) qui dit « À l'égard de la sécurité routière, l'objectif général est de réduire le nombre de victimes de la route, principalement les morts et les blessés graves ». Alors qu'ont donc fait la SAAQ et la ministre du Transport ? Ils ont augmenté le prix des immatriculations de façon insensée. Experts du monde entier, tenez-le-vous pour dit, vos études sont dans le champ. Nos « experts » ont découvert que, la façon de réduire le nombre de victimes de la route, est de charger plus cher!

Il y a dix ans que le CAPM, la FMQ et la

Fondation Promocycle ont fait des recommandations à la SAAQ pour réduire les accidents motos. Et toujours rien d'accepté ou de mis en place. Il y a bien eu la clause grand-père, que l'on avait demandé d'enlever, mais la SAAQ a choisi de vous faire payer pour la garder et de vous faire payer pour l'enlever. Résultat, tant qu'à payer pour se faire enlever un privilège, beaucoup l'ont gardé. Il existe donc encore un énorme bassin de conducteurs, qui peuvent aller s'acheter une moto et rouler, sans expérience de conduite moto et sans avoir à suivre de cours de conduite moto.

En 2010, la ministre des Transports nous ouvre la porte, lors des consultations sur la loi 71, s'adressant au CAPM, à la FMQ et à la Fondation Promocycle, elle nous a dit « si vous avez des suggestions pour améliorer la sécurité des motocyclistes dites le, c'est le temps ». C'est bienvenu, on va donc aller à la SAAQ et recommencer... à partir des recommandations soumises en l'an 2000.

En dix ans, combien de générations de nouveaux motocyclistes auraient pu évoluer en meilleure sécurité? Combien de drames auraient pu être évités? Je dis drame, car sous sa veste de cuir et son casque, un motocycliste est avant tout un fils, une fille, un père ou une mère. Mais quand, la SAAQ et la ministre Julie Boulet disent « un motocycliste », il est peut-être plus facile d'oublier l'humain et de se concentrer seulement sur l'argent qu'on peut en tirer.

On a proposé au gouvernement des moyens concrets et éprouvés pour sauver des vies, mais ils ont préféré faire de l'argent sur le dos des victimes. La triste conclusion de ces dix ans de travail est que, pour le gouvernement actuel, la vie d'un « motocycliste » n'a aucune valeur. ■

(1) Le texte complet se trouve à

http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/nous/rapp_ortgestion2003.pdf, p. 32, sous « EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE »

(2) Pour plus d'information sur les rapports MAIDS et Hurt, voir les FAQ sur www.capm.ca