



En novembre, dans le cadre de la Table de concertation annuelle (TCA) des associations membres de la FMQ, nous avons eu le plaisir de recevoir Patrick Trahan, le Québécois du désert, à titre de conférencier invité. Ce dernier a livré un vibrant témoignage de sa passion pour son métier.

## Patrick Trahan, conférencier lors de la TCA de la FMQ en novembre dernier

Patrick Trahan a commencé à faire de la moto il y a 19 ans. Mais aujourd'hui, il en a fait un métier quasiment à temps plein. Patrick est plus considéré comme un aventurier qu'un coureur de moto. Il a participé à trois rallyes Paris-Dakar et à une douzaine d'autres sur la planète. Il a, entre autres, essayé de faire le tour du continent africain en moto, mais il a été stoppé au Nigéria par une voiture qui roulait à contresens sur l'autoroute. Malgré ses 18 fractures, il s'en est remis, et trois mois plus tard, il était de retour sur une moto. Son histoire est celle d'un gars ordinaire qui avait un rêve, celui d'aller au Dakar, et qui a décidé que les rêves étaient faits pour être accomplis.

- 1998 Atlas Rally (Maroc)
- 2000 Paris Dakar (Afrique)
- 2001 Paris Dakar (Afrique)
- 2002 Rallye Dubai
- 2002 Harricana (motoneige)
- 2005 Rallye des Pharaons (Égypte)
- 2007 Baja 1000 Mexique
- 2010 Dakar (Argentine-Chili)
- 2011 Circumnavigation du continent africain (pour Rêves d'enfants)
- 2012 Rallye de Merzouga (premier au monde à le faire en moto électrique)
- 2014 Rallye de Merzouga
- 2015 Rallye Asian Cross Country Rally (Thaïlande)
- 2015 Rallye Merzouga
- 2017 Rallye Hellas (Grèce)
- 2017 Rallye Albania (Albanie)



« Pour les motocyclistes, les vrais, le plus beau des cadeaux est de pouvoir rouler longtemps avec le minimum de risques! »

Par Sylvain Bergeron, responsable Moto-Pro FMQ

On ne peut éliminer tous les risques, par contre nous pouvons améliorer notre sort si nous prenons en main notre sécurité. Comment? En portant les vêtements appropriés et en investissant en nous.

Malgré les avancées technologiques sur nos motos, l'analyse des trajectoires en courbes, les décisions qu'un motocycliste doit constamment prendre ne dépendent que de lui.

Les formations Moto-Pro FMQ vous permettront de progresser dans vos habiletés peu importe votre niveau, et ce, à votre rythme. Vous appliquerez plusieurs techniques d'urgence à répétition pour développer des



automatismes. Ces gestes appris lors des formations vous sauveront peut-être la vie grâce aux réflexes acquis durant la journée de huit heures de perfectionnement avec nous.

La Fédération Motocycliste du Québec, par le biais de son école Moto-Pro FMQ, vous offre l'occasion d'investir dans votre sécurité; c'est un super cadeau que vous méritez de vous faire ou d'offrir!

Des certificats cadeaux sont disponibles, contactez-nous.

## Pourquoi est-ce si bon de faire de la moto?

Par Gilles Dubois, président FMQ

Être motocycliste, ça ne se ressent pas forcément qu'au moment où nous sommes sur le dos de nos belles montures, c'est aussi et essentiellement un état d'esprit où chacun voit la liberté à sa porte. Quoi qu'il en soit, les bruits de couloir, les remarques des autres, les médias : tous s'y mettent pour déprécier cette pratique et laisser supposer que « le motard est dangereux donc forcément irresponsable ». À ce titre, il n'est pas rare d'entendre toujours les mêmes réflexions, les mêmes questions et les mêmes conclusions, souvent hâtivement. Les automobilistes et celles et ceux qui n'ont pas cette passion dans le sang ne comprennent pas ce plaisir que l'on peut avoir en roulant sur une moto.

LA MOTO EST UNE FORME DE LIBERTÉ!

La moto, le *bike* — chacun l'entend comme il veut — est avant tout un moyen de locomotion permettant de se déplacer de manière individuelle. Parfois de manière utile, parfois de manière inutile, l'objectif n'étant pas toujours seulement de se déplacer mais de prendre plaisir à le faire ou de le faire du mieux possible.

La moto peut recevoir une personne, voire deux dans des conditions plus ou moins confortables, mais il ne faut pas se leurrer, elle est avant tout pensée pour le pilote et le plaisir de la conduite. On se retrouve seul face à l'environnement routier, dans le vent, les yeux qui piquent, le froid, le nez qui

coule, la pluie... Les sensations de puissance et de poussées font de ce moment une expérience fort agréable... Et si rouler seul représente sans doute la majeure partie de notre vie de motocycliste, rouler en groupe structuré rajoute un vrai sentiment de plaisir partagé, car nous comprenons ce que l'autre ressent.

C'est sans doute une sensation de partage et de communion qui donne envie d'évoluer pour réussir à maîtriser sa moto du mieux possible... Il n'est pas rare d'ailleurs que parfois on reparle tous ensemble des moments forts de la balade, un virage bien ouvert, un tracteur de ferme ennuyant, un radar au bord de la route... Qu'importe, chacun a sa vision du parcours qui apporte une expérience de vie unique : celle d'être motocycliste!

La FMQ vous offre une ou plusieurs associations dans votre région!

Sur tout le territoire du Québec, il y a des associations fédérées prêtes à vous accueillir. Vous y retrouverez des gens passionnés qui, comme vous, vivent cette passion! Venez nous rencontrer à l'un des deux Salons de la Moto de Québec ou de Montréal; la FMQ et des représentants des associations y seront pour vous en parler.







## L'heure est aux bilans

Par Martin Veilleux

Au moment d'écrire ces lignes, la saison tire à sa fin. Comme motocycliste et usager de la route, nous devons prendre un recul et faire un bilan de notre saison, tant comme motocycliste, comme individu et, à plus grande échelle, comme société.

Commençons le bilan par soi. La première question à se poser est : comment a été ma saison de moto? 2017 fut légèrement arrosée par dame Nature il va sans dire! Malgré cela, ai-je roulé? Ai-je eu des « passé proche »? Si oui, pourquoi? Il est facile de mettre la faute sur les autres, mais si on se regarde bien, ai-je commis une ou des fautes dans ce « passé proche »? Aurais-je pu prévenir la situation ou ma réaction? Aurais-je pu préparer ma manœuvre plus tôt? Prenez quelques minutes afin de bien analyser la situation.

Pour ma part, j'ai eu un « passé proche » alors que je roulais sur une petite route reculée. J'étais en montée et au haut de la pente, un virage vers la droite. Ma première surprise fut d'apercevoir du ¾ net étalé sur toute la chaussée. La seconde fut de constater l'arrivée d'une vieille Dodge Grand Caravan 2005 environ. Je suis passé à moins d'un pied du derrière de la Dodge Car, ne pouvant pas aborder la courbe en penchant, j'ai dû continuer ma route en ligne droite et je me suis ramassé dans l'autre voie. Une chance que la Grand Caravan était passée.

Il serait facile de blâmer les camions qui ont déplacé la garnotte dans la voie ou de blâmer la ville de ne pas entretenir la route adéquatement, mais avec honnêteté, est-ce que j'allais trop vite. La réponse est oui! Je roulais

« un bon » 25 km/h au-dessus de la limite. J'étais en confiance, car le pavé était pratiquement neuf et je n'avais pas croisé d'autres véhicules depuis quelques kilomètres déjà.

Les études démontrent que 85 % des accidents sont évitables. Dans ce cas-ci, je n'ai pas eu d'accident, je suis très chanceux, mais je m'exposais facilement à cela, car j'ai rencontré quelques courbes auparavant qui offraient la même situation, peut-être à moindre quantité de roches sur le pavé, mais quand même. Il y avait là un premier signe que la situation risquait de se reproduire. Le fait de ne pas avoir croisé d'autres usagers de la route ne garantissait pas que je n'allais pas en croiser éventuellement, un second signe ici.

Le troisième signe, je l'ai moi-même mis en avant-plan en roulant plus vite que la limite permise, alors que ma vision ne me permettait pas de bien voir au haut de la pente et de l'autre côté de la courbe.

En bout de ligne, la seule personne à blâmer est moi-même, qui n'ai pas tenu compte des signes qui se présentaient à moi. Soyez attentif à votre environnement, car « la route vous parle, écoutez-la », comme la publicité le dit si bien. N'ayez pas peur de prendre vos responsabilités, il n'y a pas de mal à ça et la réflexion est enrichissante. Je nous souhaite un hiver court et une saison motocyclette 2018 remplie de soleil et sans de « passé proche », et encore moins avec un accident! Suggestion : commencez l'année 2018 avec un cours Moto-Pro FMQ. La saison débutera du bon pied!

## Reconnaitre les situations à risques en moto

Collaboration spéciale de Gérald Brady

Rouler à moto nous rend particulièrement vulnérable lors d'un accident ou d'une simple chute. La vigilance de chaque instant et l'anticipation des situations à risques peuvent nous éviter de nous retrouver dans de fâcheuses situations. Voici quelques situations qu'il faut éviter.

### LA ROUTE GLISSANTE

Je ne vous l'apprends pas, lorsqu'il pleut, l'asphalte devient glissant et l'adhérence des pneus diminue.

Certaines parties de la route peuvent devenir particulièrement glissantes et dangereuses :

- La peinture au sol (bandes blanches, jaunes, passages piétons...)
- Les plaques d'égout métalliques
- Les feuilles mortes à l'automne
- Restant d'abrasif sur les routes en début de saison

Si vous devez freiner, tourner ou même accélérer, évitez de le faire sur la peinture et les plaques d'égout pour vous épargner une glissade.

### LA VISIBILITÉ DE LA MOTO

Lors d'un accident impliquant une moto et un autre véhicule, le conducteur de l'autre véhicule explique qu'il n'a pas vu la moto.

Même si certains conducteurs peuvent être distraits par leur téléphone ou d'autres raisons, il faut reconnaître que la moto est moins visible qu'une voiture.

• La largeur d'une voiture lui permet d'avoir deux phares espacés. Quand une voiture arrive en face de nous, la largeur entre les phares nous donne une bonne idée de la distance qui nous sépare. La moto possède en général un seul phare, ce qui ne nous renseigne pas sur la distance.

• La moto en étant plus petite et souvent de couleur sombre peut facilement se fondre dans l'environnement.

Plusieurs solutions permettent d'être plus visible, comme porter des habits haute visibilité, ajouter des phares additionnels à la moto ou même un modulateur de phare.

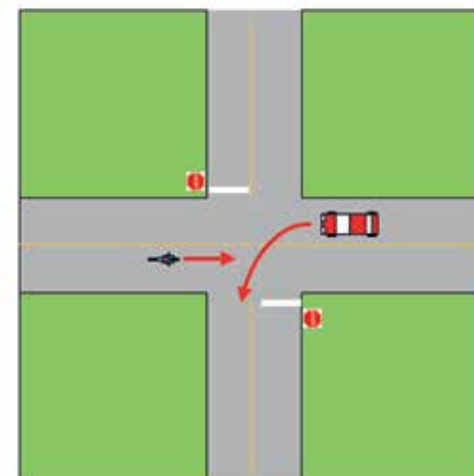
Pensez aussi à respecter les limites de vitesse, voire à diminuer la vitesse aux abords des intersections pour ne pas surprendre un conducteur qui penserait avoir le temps de passer avant vous.

### LES INTERSECTIONS

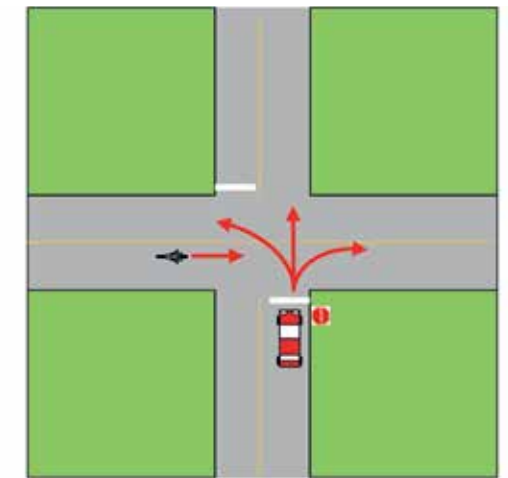
Les intersections sont des endroits particulièrement dangereux quand on circule à moto.

Deux situations potentiellement dangereuses qui se produisent fréquemment :

Un véhicule en face de vous veut tourner à gauche et pense avoir le temps de passer devant vous.



Un véhicule sur une voie de côté veut traverser la route.



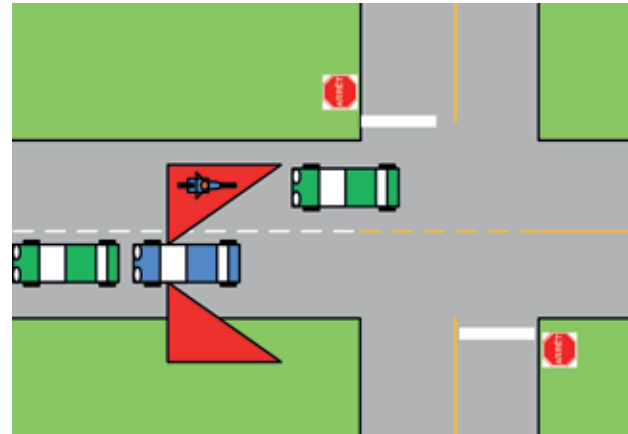
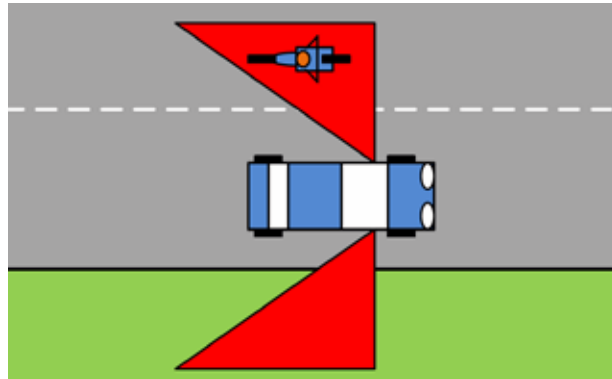
Pour éviter un accident potentiel, il faut essayer de le prévoir en analysant la situation, et en anticipant les comportements potentiels des conducteurs, en diminuant la vitesse, voire en freinant et en regardant le visage des conducteurs pour savoir s'ils nous ont vu.

**LES ANGLES MORTS**

Tous les véhicules ont une ou plusieurs zones d'angles morts représentés par les zones en rouge sur les dessins ci-dessous.

Lorsque vous doublez, restez le moins de temps possible dans cette zone afin d'éviter que le conducteur ne vous voie pas et décide de doubler à son tour.

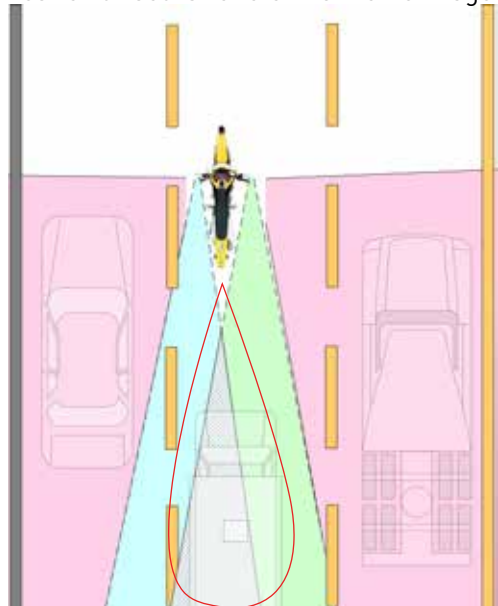
En ville, ne restez pas non plus dans l'angle mort à droite du véhicule.



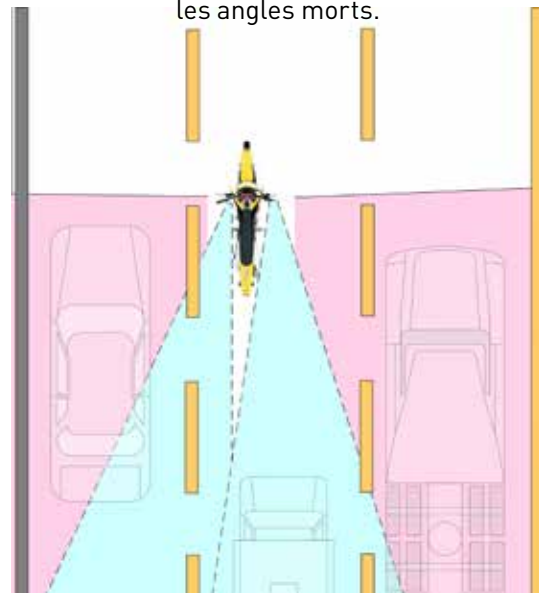
Si vous ne voyez pas le visage du conducteur dans un miroir, c'est qu'il y a de grandes chances qu'il ne vous voie pas.

**ÉLOIGNER LES ANGLES MORTS SUR NOTRE MOTO :**  
Ajustez vos rétroviseurs de façon à déplacer les angles morts.

Les rétroviseurs reflètent la même image.



Ici les rétroviseurs couvrent plus grand et éloignent les angles morts.



Le véhicule directement à l'arrière ou légèrement à droite de vous est visible dans le rétroviseur de droite. Quand il change de voie pour effectuer un dépassement, l'image du véhicule se déplace du rétroviseur de droite à celui de gauche. Quand il arrive à votre hauteur, l'image quitte le rétroviseur de gauche et devient visible dans votre vision périphérique.

**ÊTES-VOUS VISIBLE DERRIÈRE LES AUTRES VÉHICULES?**

Quand on parle de distance de sécurité avec le véhicule qui nous précède, on pense souvent au fait qu'il peut freiner brusquement et que nous n'aurons pas le temps de réagir.

Mais suivre de près un véhicule et notamment un véhicule plus gros (pick-up, camion) peut nous rendre invisible pour un autre véhicule.

Par exemple, dans l'illustration ci-contre, la moto suit le camion de près. Le camion tourne à droite et la moto décide d'accélérer pour doubler le camion par la gauche. Au même moment, la voiture rouge qui ne voit pas la moto, car elle est cachée par le camion, décide de démarrer... Il faut donc s'assurer de rester visible pour tous les véhicules, surtout dans des zones de plus forte circulation et aux abords des intersections.

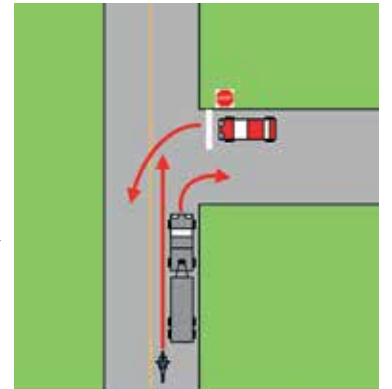
**POUR EN SAVOIR PLUS :**

Si vous voulez en savoir plus, regardez ces vidéos sur la visibilité de la moto et sur l'approche des intersections.

- <https://www.youtube.com/watch?v=eqQBubilSXU>
- <https://www.youtube.com/watch?v=bPHw3nX23us>

Vidéo sur les angles morts :

<https://www.youtube.com/watch?v=XRppNKfMzUA>



1049 rue Rosario-Bolduc, Lévis, Québec G6K 1K5



**Mot du directeur général**

Par Jean-Pierre Fréchette, DG FMQ

« La saison 2017 n'a pas été, à mon avis, une saison extraordinaire à plusieurs égards. »

D'abord, il y a eu la température plutôt pluvieuse et peu de journées consécutives propices aux grands déplacements, sauf évidemment pour les mordus du mototourisme ou du double-usage qui y trouvent généralement leur compte malgré tout.

Il y a aussi eu de nombreuses pertes de vie pour les motocyclistes, en particulier pour un groupe d'âge situé entre 45 et 60 ans, ce qui est possiblement lié au fait que plusieurs accèdent à la réalisation de l'un de leurs rêves sans préparation adéquate ou sans mise à niveau de leur conduite sur leur nouvelle moto. Il y a eu également un certain étiolement avec la perte de quelques associations pour lesquelles les notions de front commun et de solidarité semblent être reléguées au passé.

Mais malgré tout, la FMQ a amorcé un virage des plus intéressants avec des perspectives nouvelles qui donnent espoir qu'au Québec, tous les motocyclistes continueront de disposer d'une voix forte sur la voie publique!

En effet, alors que des associations quittent, d'autres se forment et joignent les rangs. À noter, entre autres, la venue de l'école de conduite Tecnic pour un partenariat menant aussi bien à l'intégration des apprentis conducteurs à titre de membres de la FMQ, quelque 8000 élèves qui obtiennent leur permis par année, qu'au développement des cours Moto-Pro FMQ en collaboration avec certains de leurs moniteurs. À noter aussi une collaboration avec *Moto Journal* et différents partenaires du milieu dans le cadre de projets de subvention soumis au programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière.

Tous ces éléments combinés à une volonté de restructuration des principes de gouvernance de la FMQ et d'amélioration de la qualité des communications ainsi qu'à la pertinence des contenus d'information offerts aux membres et à l'ensemble des motards du Québec font en sorte que je suis fier de faire partie de cette fédération unique au Canada.

Soyons solidaires du seul organisme apte à nous représenter auprès des pouvoirs publics!

