

EXPOSÉ DU CAPM AU CONSEIL D'EXPERTS

Audiences publiques du 10 mai 2006

1- Intro

Monsieur le président, Madame et Monsieur les membres du conseil,

Mon nom est Normand Noiseux, porte-parole du Comité d'action politique motocycliste. Quant à Monsieur Michel Trudeau, actuaire de la firme Dion-Durrell, il vous a déjà été présenté par mon collègue de la Fédération Motocycliste du Québec. Nous avons également retenu les services de Monsieur Trudeau afin de nous appuyer dans l'évaluation des propositions soumises par la Société de l'assurance automobile du Québec et dans la formulation des recommandations contenues dans notre mémoire.

Merci, Madame et Messieurs, de donner au Comité d'action politique motocycliste l'occasion de vous exposer certains éléments clés du mémoire que nous vous avons transmis et de nous permettre de vous donner des précisions, le cas échéant.

2- Présentation du Comité d'action politique motocycliste

Le Comité d'action politique motocycliste a pour mission la défense et la promotion des droits des motocyclistes québécois. Il tente de combattre toute forme de discrimination à l'égard des motocyclistes et entre eux.

Il représente la communauté motocycliste et agit à titre de front commun auprès d'organismes et de partenaires dans l'atteinte de sa mission ou susceptibles de l'entraver. Grâce à son dynamisme et à sa connaissance intrinsèque des problèmes vécus au quotidien par les motocyclistes du Québec, le Comité d'action politique motocycliste a su maintenir depuis plus de douze ans une influence mobilisatrice guidée par ses valeurs de dialogue et de concertation.

Avant de répondre aux questions que les membres du Conseil voudraient nous adresser, nous aimerions brièvement souligner cinq points que nous considérons fondamentaux. Il s'agit :

- du mythe sur le comportement routier des motocyclistes;
- de l'impact économique des propositions avancées par la SAAQ;
- de l'impact des propositions sur le manque à gagner de la SAAQ;
- de la segmentation liée au véhicule;
- de la refonte inachevée de notre régime d'assurances automobiles.

3- Mythe du comportement routier des motocyclistes

Le comportement routier du motocycliste est souvent identifié comme étant à risque. A ce titre, on associe généralement la somme des indemnités qui leurs sont versée au fait qu'ils ont un comportement routier délinquant ou inapproprié et on trouve tout à fait normal et équitable pour les autres usagers qu'ils paient pour leurs agissements non sécuritaires. Certes certains motocyclistes ont un comportement à déplorer comme certains conducteurs pour d'autres groupes de véhicules, mais sont-ils vraiment délinquants comme on le prétend?

Une petite recherche a même les statistiques de la SAAQ nous permettent de constater que le ratio de collisions par tranche de 10 000 immatriculations est inférieur chez les motocyclistes par rapport à celui des conducteurs de véhicules de promenades en général. Cette constatation permet donc de prétendre que le comportement des motocyclistes en général est aussi et même plus sécuritaire que d'autres classes de conducteurs. Leurs blessures sont vraisemblablement plus importantes parce qu'ils sont plus vulnérables entraînant ainsi des indemnités conséquentes, mais rien ne justifie l'image de comportement non sécuritaire qu'on tente de leur attribuer.

4- Impacts économiques

Tel que répété à maintes reprises par le passé, une augmentation de la tarification a, sur le monde motocycliste, un impact immédiat et direct sur l'économie de cette industrie et sur ses secteurs périphériques. Ainsi,

- La seule annonce d'une proposition de tarification a déjà eu des impacts négatifs importants sur les chiffres de ventes;
- Nos informations nous permettent de croire que des emplois sont déjà en jeu et que d'autres pourraient l'être à court terme;
- Plusieurs adeptes de la moto ont annoncé leur intention de se départir de leur véhicules advenant la concrétisation des propositions et plusieurs nouveaux venus ont remi sinon abandonné leur intention d'acquérir une moto;
- L'industrie touristique ressentira à court terme les effets négatifs de ces propositions qui se traduira par des revenus perdus.

Nous désirons attirer votre attention sur ce point sachant que l'article 17.7.8 du projet de loi 55 demande au conseil d'expert de tenir compte des préoccupations économiques et sociales que lui indiquent la SAAQ et la population.

5- Impact des propositions sur le manque à gagner de la SAAQ

Tenter de surtaxer un groupe de conducteurs ou un type de véhicule ne garantit pas que ce sont les conducteurs à risque qui abandonneront la pratique de la moto.

Notre affirmation repose sur l'âge des véhicules et leur propriétaire. Un premier bloc est constitué des véhicules de 2 ans et moins, donc de motocyclistes qui commencent l'utilisation de la moto ou qui viennent d'acquérir un nouveau modèle. Ces motocyclistes ont donc la capacité financière d'acquérir un nouveau véhicule et seraient probablement peu affectés par une hausse éventuelle des droits d'assurance. Rappelons que les rapports Hurt et MAIDS, identifient les nouveau conducteur ou les conducteurs d'un nouveau modèle comme étant un risque élevé sur la route.

Un second bloc est composé des propriétaires de véhicules de 10 ans et plus. Ils ont donc une longue expérience de conduite et probablement un comportement routier plus sécuritaire. Par contre, ils sont probablement ceux qui sont les moins fortunés et qui ont conservé leur moto au fil du temps et il est réaliste de prétendre qu'ils représentent probablement le groupe le plus sécuritaire. Mais c'est également le groupe qui sera le plus vulnérable à une hausse de tarification, les dépenses reliés à leur moto constituant pour certains d'entre eux une petite douceur qu'ils s'offrent à condition qu'elle soit abordable.

Si les hypothèses que nous venons d'établir sont exactes, et nous avons toutes les raisons de le croire, ceci signifie que les hausses de tarification feront diminuer de façon significative le nombre de motocyclistes au comportement sécuritaire et

auront peu d'impact sur le groupe démontrant un risque plus élevé et générant fort probablement une plus grande demande d'indemnités.

Ainsi non seulement une hausse de tarification ne réglera rien, mais bien au contraire elle pourrait avoir l'effet inverse sur le manque à gagner de la SAAQ.

6- Segmentation liée au véhicule

La segmentation appliquée aux motocyclettes est une des inéquités les plus importantes des propositions déposées. La SAAQ ne pouvant catégoriser selon l'âge, a astucieusement bâtie sa structure de segmentation pour viser la clientèle des jeunes conducteurs. D'autre part, les motocyclettes font l'objet d'une segmentation tellement serrée, dans ces propositions, que nous sommes en droit de nous demander si le principe du «sans égard à la faute» s'appliquera encore dans leur cas. La segmentation n'est pas une piste de solution valable pour résoudre les comportements routiers qui sont à la base des collisions et des indemnités qui en découlent. Par contre, si elle est retenue, elle doit être appliquée à tous les types de véhicules par soucis d'équité.

7- Refonte inachevée de notre régime d'assurances automobiles

Les présentes propositions nous apparaissent comme étant issues d'un travail inachevé ou incomplet. Si le passé est garant de l'avenir, ces propositions ne font qu'annoncer que l'exercice actuel sera à refaire dans quelques années. Si nous

voulons réaligner adéquatement notre régime d'assurances automobiles, il faut alors procéder à une refonte ingénieuse de sa structure en impliquant tous les intervenants qui agissent en périphérie, tels que le ministère des Transports et les corps policiers à titre d'exemple, et qui ont un impact direct sur le bilan routier et les indemnités qui en découlent. Toute refonte en solo, se soldera inévitablement par un exercice comptable.

8- Questions du conseil

Monsieur Sanschagrin, Madame Dagnault et Monsieur Hudon, merci d'avoir pris le temps de nous écouter. Si vous avez des questions, nous sommes prêts à y répondre.

9- Conclusion

Si vous me permettez un dernier point avant de vous quitter ?

Nous voulons réitérer notre volonté de continuer à discuter avec la SAAQ afin d'identifier des solutions lui permettant de rencontrer ses objectifs de rentabilité tout en assurant un traitement équitable aux motocyclistes.

Cependant, si la SAAQ devait persister dans ses propositions actuelles, nous ne croyons pas qu'elle offrira aux motocyclistes les tarifications les plus avantageuses sur le marché. Dans ce contexte, nous voudrions que le gouvernement nous donne son autorisation afin d'évaluer la possibilité

d'examiner des avenues de solutions hors du giron de la SAAQ et d'y donner suite si elles s'avèrent positives.

Merci encore une fois de nous avoir écouté.