

Mémoire

**Présenté au
Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile**

**dans
le cadre de**

**la Consultation publique sur
les contributions d'assurance automobile**

par le

**COMITE D'ACTION POLITIQUE MOTOCYCLISTE
(CAPM)**



Le 18 avril 2006

Table des matières

Le CAPM_____	3
Mise en contexte du présent mémoire_____	3
Principes à l'origine des propositions de la SAAQ_____	4
Un bref rappel du régime « sans égard à la faute »_____	5
Comment et à qui imputer la hausse des coûts du régime?_____	6
Les conséquences d'une forte hausse sur un plus petit groupe d'utilisateurs_____	8
Une tarification visant les véhicules plutôt que les conducteurs_____	12
Conclusion_____	14
Faits saillants du mémoire_____	16
Annexes_____	17

COMITÉ D'ACTION POLITIQUE MOTOCYCLISTE (CAPM) SUPPORTÉ PAR LA COALITION-MOTO DU QUÉBEC

Le Comité d'action politique motocycliste (CAPM) 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 auprès d'organismes 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 CAPM a su maintenir depuis plus de douze ans une influence mobilisatrice guidée par ses valeurs de dialogue et de concertation.

MISE EN CONTEXTE DU PRÉSENT MÉMOIRE

Dans ce mémoire, le CAPM, en accord avec les normes établies par le Conseil d'Experts sur les contributions d'assurance automobile du Québec, a circonscrit ses propos à la question de la tarification. Cependant, la situation motocycliste et routière en général doit être considérée dans son ensemble pour que la SAAQ et le Ministère des transports puissent avoir une idée plus juste de la réalité et des interventions requises. Dans l'optique où le statut de la pratique motocycliste dans notre société doit être revu, voici quelques points importants que nous avons laissés de côté, mais que nous souhaiterions éventuellement aborder :

- l'état lamentable des routes;
- la vitesse;
- la formation;
- la réduction de la pollution et des gaz à effet de serre (GES).

Ces éléments ont un impact important sur le bilan routier et par le fait même, sur la tarification. Il est indispensable que les dirigeants aient cette perspective en tête lors de leurs prises de décisions.

La prémisse de base de ce mémoire est que bien qu'il faille rétablir l'équilibre financier du régime pour maintenir le niveau des services offerts par la SAAQ, d'aucune façon cet équilibre ne peut se faire sur le dos d'un seul groupe, soit celui des motocyclistes.

La situation financière actuelle est en grande partie due à des erreurs du passé qu'il faut veiller à ne pas répéter ou aggraver, mais également à ne pas oublier. La SAAQ affirme avoir fait sa part en rationalisant ses opérations, mais elle doit aller encore plus loin et revoir ses façons de faire, autant au niveau de l'estimation générale des contributions d'assurance que de la redistribution de ces contributions parmi les différents groupes d'utilisateurs.

Selon nous, la nouvelle tarification proposée par la SAAQ résulte de simples calculs de rentabilité et, malheureusement, sa réflexion n'est pas celle d'une société publique, d'une société d'état. En effet, selon son raisonnement, une augmentation des coûts du régime se traduit simplement par une hausse des contributions, alors que, selon nous, son approche en tant que société d'état devrait être beaucoup plus progressive, abordant non seulement le manque à gagner, mais aussi la prévention routière et, conséquemment, l'amélioration du bilan routier de même qu'un système de classes tarifaires juste et équitable compte tenu principalement du comportement routier des utilisateurs et non de leur vulnérabilité routière.

Le principe d'équité statistique promu par la SAAQ nous amène à une segmentation de plus en plus mince des utilisateurs et titulaires de véhicules. L'ouverture à ce raisonnement entraîne une segmentation pour beaucoup d'autres utilisateurs et titulaires de véhicules (petites autos, voitures « sport », etc.). Tous devraient être évalués selon cette base afin d'être uniformément équitables, mais ce n'est pas le cas.

Ce principe assume une application de la redistribution des coûts d'indemnisation parmi l'ensemble de chaque catégorie où cette segmentation est appliquée. Pour les motocyclistes, cette approche nous amène à questionner la viabilité de l'application de ce principe tel que proposé par la SAAQ étant donné la grosseur du parc moto du Québec.

De plus dans un encadrement d'indemnisation sans égard à la responsabilité, une application précise de ce principe est en partie compromise à cause du manque d'information requise pour attribuer correctement les indemnisations encourues de chaque classe.

Il est anticipé que cette application compromise du principe d'équité statistique combinée avec les hausses de contributions majeures proposées par la SAAQ affectera l'activité économique du secteur motocycliste du Québec, de même que les contributions requises pour réduire le manque à gagner identifié par la SAAQ pour les motos.

PRINCIPES À L'ORIGINE DES PROPOSITIONS DE LA SAAQ

Dans son document d'information et ses communiqués, la SAAQ énonce les grands principes selon lesquels elle souhaite établir sa nouvelle tarification. Ces énoncés sont fort éloquents et témoignent de l'état d'esprit général de la société d'état. Nous aurons l'occasion d'y revenir, mais afin de faciliter la lecture de ce mémoire, nous vous rappelons ici les grandes lignes des principes adoptés par la SAAQ dans la formulation de sa proposition, de même que la dichotomie qu'ils représentent avec l'état actuel de la proposition tarifaire :

1. Maintien du principe « sans égard à la responsabilité » à l'intérieur de la tarification grâce au partage proportionnel des indemnisations

Ce modèle, bien qu'ayant fait ses preuves jusqu'à maintenant, présente d'importantes limites opérationnelles lorsque la SAAQ veut l'utiliser pour quantifier le risque. En effet, la qualité des statistiques et des coûts par classe d'utilisateurs ou catégorie de véhicule est limitée : plusieurs données sont absentes, incomplètes ou peu crédibles. Dans un régime où l'on ne départage pas la faute entre les utilisateurs, cette lacune ne pose pas de problème. Cependant, lorsque la SAAQ s'appuie sur ces données pour quantifier son risque, la tarification qui en résulte présente d'importantes lacunes. De plus, ces données actuelles incomplètes, obtenues dans un contexte de régime « sans égard à la responsabilité », ne permettent pas de faire de la prévention routière efficace.

2. Maintien du financement du régime par les utilisateurs de véhicules routiers

Ce principe sous-tend que ceux qui doivent contribuer à un régime sont ceux qui utilisent les routes. À priori, ce principe est juste. Cependant, il ne faut pas oublier que l'ensemble de la population (utilisatrice ou non du régime d'assurance automobile) a bénéficié de la ponction des 2,4 G\$ effectuée par le gouvernement, entre 1987 et 1995. Ainsi, ce principe, bien que convenable en théorie, n'a pas été respecté quand est venu le temps d'utiliser l'argent provenant des poches des utilisateurs routiers. En effet, cet argent, qui a servi également à toute la collectivité n'est pas récupéré auprès de toute la collectivité, mais bien

de façon démesurée auprès de seulement une petite partie de la population, telle que les motocyclistes. Pourtant, selon ses principes mêmes, ce montant a été détourné au profit de tous; il devrait donc être récupéré auprès de tous.

3. Maintien d'une tarification non-discriminatoire

Comment la SAAQ peut-elle prétendre suivre ce principe quand elle s'arroge le droit de discriminer sur le choix d'un mode de transport. De plus, il y a une discrimination détournée par le seul fait de proposer que le type de moto, sport ou autre, devrait payer un tarif plus élevé. C'est un contournement de son principe de non-discrimination basée sur l'âge, le sexe ou la région puisque ce sont les jeunes qui paieront la note, étant les plus grands utilisateurs de ce type de véhicule. En fait, la SAAQ réfute par cette idée ses propres principes : elle discrimine en fonction de l'âge même si elle prétend que non. Elle dit faire la promotion des valeurs sociales, mais propose des tarifications qui vont davantage vers l'entreprise et les intérêts privés. La sur-tarification des « sous-compactes », bien qu'elle ait été démentie, serait un autre bel exemple de discrimination, puisqu'elle viserait une partie de la population qui n'a pas les moyens de se payer des automobiles plus dispendieuses. Mais où s'arrêtera la discrimination si les approches préconisées par la SAAQ continuent?

4. Encourager des bons comportements routiers

En fait, elle le fait en chargeant plus ceux qui ont les mauvais, mais ne fait rien de plus pour améliorer les bons. C'est une approche répressive qui confirme la vision de la SAAQ de privilégier les entrées d'argent plutôt que de favoriser l'amélioration du bilan routier.

5. Recherche de l'équité entre les catégories de cotisants

La SAAQ dit viser l'équité entre les catégories de cotisants, mais en prônant des contributions d'assurances basées sur les risques, elle viole ses propres principes. En effet, face aux gestes radicaux, inéquitables et discriminatoires que la société d'état s'apprête à poser envers les motocyclistes, comment croire qu'elle est et sera équitable envers les autres catégories d'utilisateurs? Ces incohérences, qui inquiètent les motocyclistes en tant qu'utilisateurs de la route et en tant que citoyens, sont tellement importantes qu'elles seront un objet d'attention principal de ce mémoire.

UN BREF RAPPEL DU RÉGIME « SANS ÉGARD À LA RESPONSABILITÉ »

Le système de compensation adopté par la SAAQ est reconnu comme étant un système intégral « sans égard à la responsabilité » où le recours au tort n'est pas disponible pour les victimes d'accidents d'automobile au Québec. Sous ce principe, les victimes doivent récupérer les indemnités pour leurs blessures seulement à travers la SAAQ, sans avoir recours au tort ni aux droits de recouvrements acquis lors de la détermination de la responsabilité au niveau de la SAAQ imputant les coûts des réclamations contre les parties négligentes. Au lieu de cela, la SAAQ divise également le coût total d'un accident à travers tous les véhicules impliqués dans un accident d'automobile plutôt que de perdre du temps à figurer la négligence de chacun. En échange, ce système procure l'avantage de réduire le temps et les frais des dépenses reliées à la détermination de la cause et de la responsabilité. Par contre, une allocation proportionnelle et arbitraire des indemnisations est assignée à chaque véhicule impliqué dans l'accident.

Les bénéfiques pour la SAAQ d'utiliser ce système sont :

- Une réduction des dépenses encourues pour déterminer les demandes d'indemnisations suite à l'élimination des frais encourus pour déterminer les circonstances d'un accident;
- Une simplification des procédures requises pour déterminer l'éligibilité à indemnisation et par conséquent, une réduction dans les délais de paiement aux victimes;
- Des méthodes de détermination des bénéfiques plus simples et plus rapides, plutôt que d'avoir à attendre l'interprétation des causes d'un accident pour indemniser les accidentés. De plus, un tel système d'indemnisation contribue à réduire le coût relié à l'inflation sociale assujettie aux interprétations libérales.

D'autre part, ce système introduit certaines contraintes opérationnelles telles qu'une :

- Lacune majeure au niveau des indications précises concernant les circonstances d'accident limitant fortement une allocation effective des indemnisations nécessaires au développement d'initiatives de prévention et de tarification;
- Possibilité de sous-compensation des victimes si le niveau de bénéfice atteint son plafond;
- Compensation minimum pour l'indemnisation de pertes forfaitaires.

COMMENT ET À QUI IMPUTER LA HAUSSE DES COÛTS DU RÉGIME?

Principe de base de la SAAQ qu'elle bafoue par cette proposition :

Maintien du principe « sans égard à la responsabilité » et recherche de l'équité entre les catégories de cotisants grâce à des contributions d'assurances basées sur les risques.

➤ Constat

Les motocyclistes forment un très petit groupe par rapport aux autres utilisateurs de véhicules. Dans ses propositions, la SAAQ tente d'identifier ceux qui doivent payer en se basant uniquement sur le risque. À notre avis, c'est une piste qui est beaucoup trop simpliste considérant l'ampleur des blessures graves attribuées au parc moto étant donné la vulnérabilité des motocyclistes aux blessures lors d'accidents automobiles.

Il est évident que le coût des soins est plus élevé pour un motocycliste blessé compte tenu de la sévérité de ses blessures. Nous croyons que le coût engendré par une collision, et qui doit être imputé à une catégorie de véhicule, doit être fixé à un niveau maximal en fonction de l'ensemble des blessés. Tout coût additionnel devient donc excédentaire et doit être réparti sur tous (base universelle plutôt que concentrée sur un seul groupe), pas seulement sur les motos. Ne pas adopter cette approche combinée avec l'attribution des indemnisations sur une base sans égard à la responsabilité introduit un élément de discrimination statistique envers les motos et les laisse très susceptibles d'année en année au niveau imprévisible des blessures graves attribuées à cette classe de véhicules.

La répartition proportionnelle des coûts à des catégories d'utilisateurs introduit un biais envers les motocyclistes. Une proposition qui établirait des plafonds de coûts et répartirait le reste sur l'ensemble de tous les utilisateurs serait nettement plus équitable, abordant certaines des lacunes implicites dans la répartition courante des indemnisations sans égard à la responsabilité, et limitant l'impact volatile des blessures graves sur les petits parcs de véhicules.

Une telle structure demande un plus grand temps de réflexion que celui actuellement accordé pour rectifier le manque à gagner des contributions courantes. Le CAPM reconnaît la situation précaire du fond d'assurances et suggère d'aborder le renflouement immédiat du fond d'assurances par l'entremise de hausses de contributions basées sur une répartition uniforme de ces hausses sur toutes les classes de véhicules, d'autant plus qu'une bonne part du gouffre actuel provient de la ponction des 2,4 G\$ qui a été distribuée en partie à l'ensemble de la population. Cependant, le CAPM préconise d'entamer une approche mesurée pour déterminer une structure tarifaire axée sur la responsabilisation des utilisateurs dans les plus brefs délais pour toutes les classes de véhicules.

Nous croyons que la proposition de la SAAQ est le résultat d'un empressement pour combler le manque à gagner. Si la SAAQ veut faire un travail convenable, elle devrait faire l'exercice de coût excédentaire pour tous, en tenant compte de tous les facteurs, qui doivent être appliqués à tous. Devant l'urgence de commencer à combler le fonds, la SAAQ est passée à l'action avant d'avoir fini de tout examiner. Le résultat : des solutions incomplètes et inéquitables.

➤ **Problématique**

Le raisonnement tenu par la SAAQ s'établit sur un ratio prestations-primés sans égard à la situation dans son contexte. À l'heure actuelle, les données recueillies sur les lieux d'accidents n'ont pas la rigueur nécessaire pour une analyse juste de la situation, et le mythe de la vitesse excessive continue à être alimenté par une fausse perception que les motocyclistes circulent trop vite. De plus, pour évaluer le « danger » que représentent les motocyclistes sur la route et bien évaluer le risque qu'ils représenteraient, la société d'état ne dispose pas des données essentielles :

- Dans quelle proportion sont-ils responsables des accidents les impliquant?
- Quelles sont les causes de ces accidents?

D'importantes études produites aux États-Unis et en Europe (notamment les rapports Hurt et MAIDS), démontrent que la vitesse est rarement en cause lors des accidents impliquant des motos, et que les motocyclistes sont responsables de l'accident dont ils sont victimes dans seulement 35 % des cas. De son propre aveu, la SAAQ ne dispose pas de cette information pour le Québec. Pourtant, elle n'hésite pas à établir sa tarification sur une information partielle.

La SAAQ ne dispose pas d'informations valides et crédibles sur tous les types d'utilisateurs (dossier de conduite, historique des réclamations, etc.) et du véhicule utilisé (petite voiture, VUS, autobus, etc.) pour évaluer convenablement le risque. Elle se retrouve donc à mi-chemin entre la société d'état dédiée aux utilisateurs et la compagnie d'assurances à but lucratif, et réussit très mal sur les deux tableaux.

➤ **Recommandation**

Dans un régime sans égard à la responsabilité, des biais sont introduits affectant différentes classes de véhicules différemment, ce qui nécessite une approche plus détaillée au niveau d'établir une structure tarifaire équitable axée sur la responsabilisation des utilisateurs. Le CAPM favorise une ventilation des indemnités selon l'ampleur des pertes individuelles où une portion excédentaire spécifique à chaque classe de véhicules est redistribuée uniformément sur l'ensemble du parc auto.

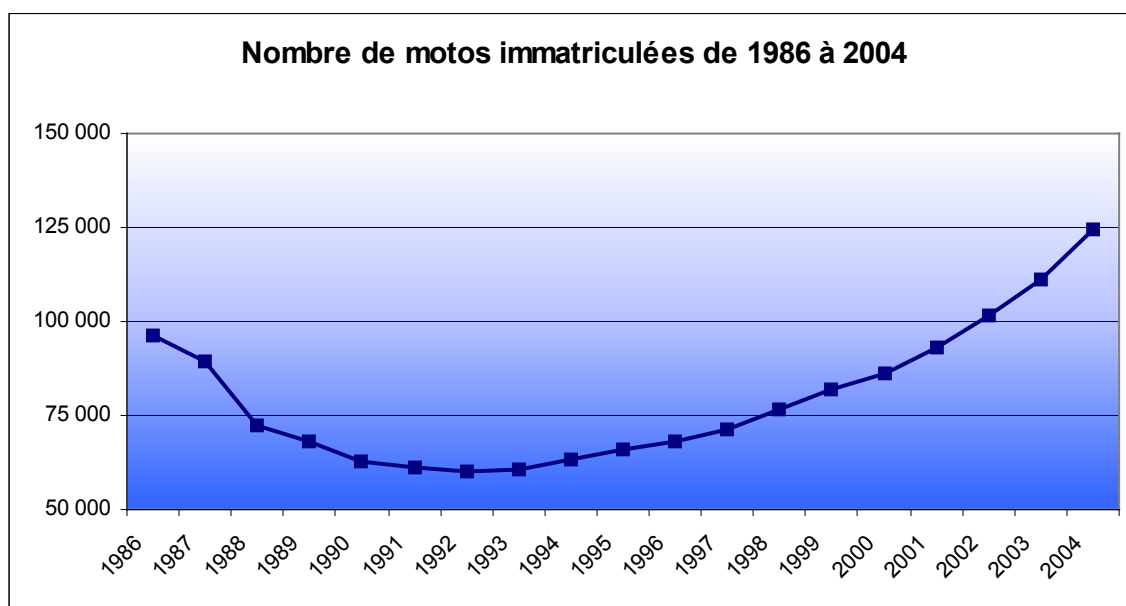
LES CONSÉQUENCES D'UNE FORTE HAUSSE SUR UN PLUS PETIT GROUPE D'USAGERS

Principe de base de la SAAQ qu'elle bafoue par cette proposition :

Maintien du principe « sans égard à la responsabilité »

➤ Constat

La SAAQ souhaite équilibrer son ratio primes-prestations en accroissant ses revenus auprès des motocyclistes. Cependant, le passé a démontré qu'une trop forte hausse des tarifs réduit le nombre d'utilisateurs. Contrairement aux automobilistes, les différentes hausses de coûts ont des effets directs et immédiats sur le monde motocycliste. En 1988, la hausse de 40 % des immatriculations a eu un effet dévastateur sur le parc motocycliste, le réduisant de plus de 20 %. Cette chute s'est poursuivie jusqu'en 1993, et ce n'est qu'en 2001, soit 13 ans plus tard, que le parc de motocyclettes immatriculées a rejoint le niveau qu'il atteignait en 1987. La hausse de tarifs proposée est cette fois-ci, selon le type de moto, de 2 à 10 fois supérieure à celle de l'époque, et devrait avoir des impacts économiques considérablement négatifs sur le parc de la moto au Québec.



Source : SAAQ

Dans le cas présent, les utilisateurs qui détiennent un permis pour conduire une motocyclette mais qui n'en possèdent pas envisagent de renoncer à leur permis qu'ils considèrent trop coûteux. Ils ne contribueront donc jamais à accroître les revenus de la SAAQ.

Un effet secondaire, visé ou non, de cette proposition, sera d'éliminer aussi des conducteurs compétents et qualifiés en raison du coût prohibitif de détention de cette classe. Selon les chiffres publiés, la SAAQ estimerait que plus de 500 000 détenteurs de permis de moto conserveront leur classe malgré les hausses proposées. Cependant, selon les échos que nous avons de l'intérieur du monde motocycliste, ce scénario est utopique. La SAAQ surestime donc les revenus qu'elle compte recevoir de ces utilisateurs et accroîtra encore son manque à gagner, qu'elle cherchera à compenser ailleurs une fois de plus. En outre, force est de constater

que les pertes de revenus occasionnées par la diminution du nombre de motocyclettes immatriculées dépasseraient vraisemblablement les primes additionnelles perçues par la SAAQ.

➤ **Problématique**

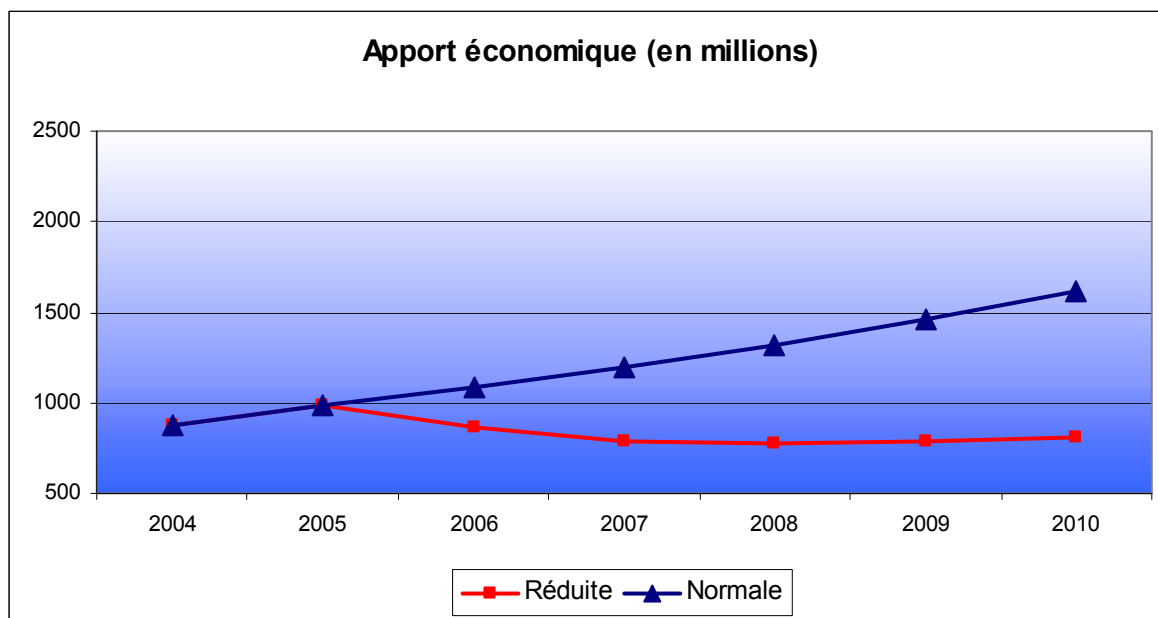
Attribuer aux motocyclistes la totalité du coût des indemnités qu'ils reçoivent, tel que le propose actuellement la SAAQ, signifie qu'on leur attribue la responsabilité des accidents dont ils sont victimes. Cette décision équivaut à tuer l'activité motocycliste, avec toutes les pertes économiques que la disparition de cette activité entraînerait au Québec.

En effet, les retombées de la moto dans différents secteurs de l'économie québécoise sont importantes et il importe de mesurer l'ampleur des répercussions d'une hausse excessive sur ces différents secteurs d'activité. À partir d'informations obtenues des différents bilans et rapports fournis par la SAAQ et par l'industrie de la moto, nous dressons ici un portrait qui donne un aperçu, quoique très conservateur, des pertes associées à la proposition de la SAAQ.

- Retombées économiques générales attribuables à la moto

À l'heure actuelle, l'impact économique annuel du motocyclisme se chiffre à près de 1 G\$. Sans la hausse brutale des coûts d'assurances inclus dans la tarification, cet apport économique s'accroîtra au cours des ans pour atteindre près de 1,6 G\$ dans quatre ans. Par contre, une hausse similaire à celle que nous avons connue dans le passé entraînerait une diminution d'au moins 20 % des motos immatriculées, soit environ 800 M\$ de pertes pour l'économie québécoise par rapport à la projection de 2010.

Notamment dans le secteur du tourisme, les motocyclistes engendrent des retombées appréciables. Une hausse des immatriculations, si elle devait avoir le même impact qu'à la fin des années 1980, affecterait assurément les revenus de commerces en diminuant l'achalandage qui constitue une part importante de leur chiffre d'affaires. Par ricochet, les revenus de l'État, tant en termes de taxes à la consommation que d'impôts sur les particuliers et les entreprises (restaurants, hôtels, motels, auberges, gîtes, attractions locales, terrains de camping, vendeurs de remorques, etc.), s'en verraient réduits.



Source : CAPM

Pertes en retombées économiques

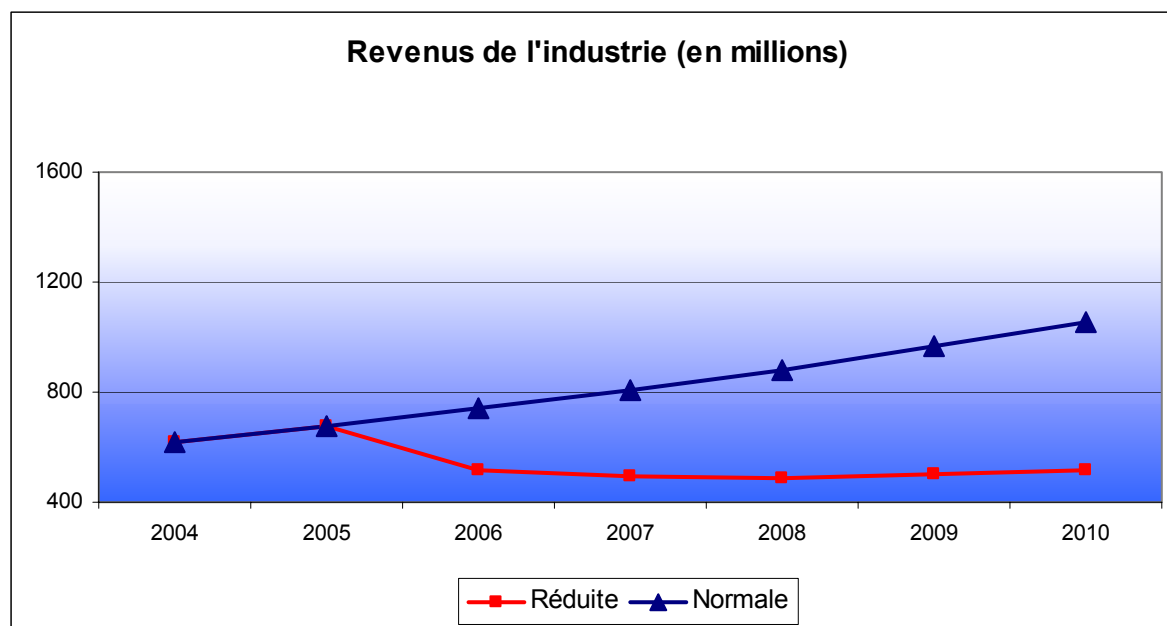
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Pertes	0	0	219	410	542	677	811

Source : CAPM

- Impact sur l'industrie de la moto

Le motocyclisme est un moteur pour les économies locales : détaillants de motos, ateliers de réparations, ateliers de peinture et de placage, postes d'essence, assureurs, écoles de conduite, boutiques de vêtements, magazines motocyclistes, etc. Une diminution importante du chiffre d'affaires des commerçants entraînerait inévitablement des fermetures et des pertes d'emplois, se répercutant durement sur les régions. De plus, ce sont des milliers de motos et de services connexes qui ne seraient pas vendus et pour lesquels le gouvernement ne percevrait pas de taxes. Dans les faits, le gouvernement - et l'économie en général -, par la diminution du nombre de motocyclistes, perdrait davantage de revenus que les pertes actuelles de la SAAQ ou que les revenus qu'elle pourrait retirer de cette éventuelle hausse de contribution.

Jusqu'à présent et seulement depuis l'annonce fracassante de la SAAQ, la simple menace d'une augmentation radicale des tarifs a entraîné une importante diminution du chiffre d'affaires des concessionnaires affiliés à l'Association des marchands de motos du Québec, qui représente plus de 85 % des ventes effectuées au Québec. Ainsi, un sondage effectué à la fin mars révèle que le chiffre d'affaires des concessions a chuté de **50 %** par rapport à l'année précédente. Ce n'est qu'un aperçu de l'effondrement de l'industrie de la moto qu'une telle décision de la SAAQ peut entraîner.



Source : CAPM

Pertes pour l'industrie de la moto

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Industrie (en millions)							
Pertes	0	0	219	315	395	463	539

Source : CAPM

➤ **Recommandation**

L'approche de la SAAQ nous apparaît ici comme une preuve flagrante de sa conviction que la sécurité ne passe pas par l'éducation, mais plutôt par l'élimination de ces véhicules du réseau routier. En effet, plutôt que d'adopter une approche constructive et éducative, comme elle l'a fait à l'époque pour les détenteurs de la classe 4 (camions) en leur demandant de démontrer leur compétence, elle offre ici comme seule solution de hausser les contributions pour inciter les détenteurs de la classe moto qui ne s'en servent pas et ne possèdent possiblement pas les compétences requises, à la laisser tomber.

Ainsi, plutôt que d'améliorer la situation financière de la SAAQ, l'impact de la diminution du nombre de motos en raison des hausses proposées aura pour effet d'augmenter les risques reliés aux motocyclistes en raison de la loi des grands nombres, un principe de base en assurances, qui a démontré que plus le nombre d'assurés est grand, plus le risque se trouve dilué et meilleurs sont les résultats.

L'intégration sécuritaire de la moto ou de tout autre véhicule dans le réseau routier est d'autant plus facile que sa présence est grande. En d'autres mots, il est plus facile pour les divers usagers de la route d'adopter un comportement spécifique adapté au partage sécuritaire de la route avec un véhicule fréquemment côtoyé, qu'avec un autre dont la présence est plus occasionnelle : c'est une question d'acquisition d'habitudes justifiée par le besoin régulier de s'en servir. En posant un geste qui va réduire le nombre de motos en circulation, on va augmenter le risque pour ceux qui continuent de rouler à moto. La bonne technique serait plutôt le contraire, c'est-à-dire d'adopter une politique qui « envahirait » le réseau routier de motos, les rendant ainsi omniprésentes à la vue et à la conscience des autres usagers. Par la même occasion, on en maximiserait l'effet de la loi des grands nombres.

Une hausse des droits d'assurances comparable à celle qui avait été imposée en 1988 aurait des répercussions sur le monde motocycliste similaires à celles de l'époque : le nombre de motocyclettes sur les routes avait alors chuté de 20 %. Cependant, les propositions encore plus radicales dont il est actuellement question laissent présager une catastrophe pour la moto et les économies sur lesquelles elle a des retombées. Nous pourrions assister à une réduction de l'apport économique de près de 800 millions de dollars en 2010, alors que l'État perdrait près de 200 M\$.

Le monde motocycliste n'est pas contre toute forme de hausse et a à cœur la santé du régime, qui est un bien commun. Cependant, une véritable équité envers les motocyclistes et une vraie réflexion sur les impacts de cette décision sur l'économie québécoise impliquent de proposer une tarification répartie à l'ensemble des usagers jusqu'au moment où une solution de structure tarifaire équitable tenant compte de la vulnérabilité des motos aux blessures graves réparties sur son propre parc sera identifiée.

UNE TARIFICATION VISANT LES VÉHICULES PLUTÔT QUE LES CONDUCTEURS

Principe de base de la SAAQ qu'elle bafoue par cette proposition :

Maintien d'une tarification non discriminatoire

➤ Constats

1. Les augmentations tarifaires proposées par la SAAQ portent clairement sur les véhicules plutôt que sur le conducteur. Dans le cas du permis de conduire, on impose une surcharge pour un conducteur détenant un permis pour une moto tandis que les immatriculations de motocyclettes ont un coût établi en fonction de la cylindrée du moteur. Une telle tarification est paradoxale considérant que la SAAQ indemnise les gens plutôt que les véhicules.
2. LA SAAQ se concentre sur son exercice comptable et se choisit un bouc émissaire pour tenter de récupérer ses pertes et se défile d'une tâche qu'elle juge difficile : faire payer les véritables mauvais conducteurs, les criminels de la route, etc. Pourtant, le coût annuel défrayé par la SAAQ pour l'indemnisation de victimes de l'alcool au volant est d'au plus 120 M\$.

➤ Problématique

Permettez-nous de reprendre ici un extrait du programme du parti Libéral du Québec et disponible sur son site Internet (www.plq.org) :

Enjeux

Tel qu'il est appliqué actuellement, le régime d'assurance automobile instaure le principe du « sans égard à la responsabilité », et crée certaines situations inévitables aux yeux de l'ensemble des citoyens. Ainsi, un automobiliste qui, par son comportement criminel, blesse ou tue des personnes pourra non seulement bénéficier des mêmes avantages du régime que ses propres victimes, mais se trouvera en plus à l'abri de toute poursuite civile. Les personnes et les familles victimes de ces actes criminels au volant ne peuvent donc, à l'heure actuelle, obtenir réparation devant les tribunaux pour les dommages excédant le plafond des indemnités versées par la SAAQ.

Il s'agit d'un effet pervers du système, jugé inéquitable par la population. Cette situation mérite d'être corrigée, sans pour autant renoncer au mécanisme du système «sans égard à la responsabilité», pour les accidents non criminels. Toutefois, le système «sans égard à la responsabilité», ne signifie pas «no-crime». Il paraît inacceptable que la conduite criminelle causant la mort ou des blessures à autrui n'implique aucune conséquence financière pour son auteur, et que la facture soit entièrement supportée par les fonds publics.

Trois mesures doivent être envisagées afin d'assurer une protection plus juste des victimes.

Premièrement, la SAAQ devrait être en mesure d'obtenir le remboursement, de la part des conducteurs jugés criminellement responsables d'un accident, en totalité ou en partie, des indemnités versées aux victimes à même les fonds publics, ainsi que le remboursement, de la part des personnes jugées criminellement responsables d'un accident, des indemnités versées aux victimes innocentes.

Deuxièmement, les personnes reconnues coupables au criminel ne devraient plus recevoir d'indemnités de la part de la SAAQ. Elles continueraient toutefois d'être admissibles à l'aide sociale et aux soins de santé assurés par la Régie de l'assurance maladie.

Troisièmement, les victimes des criminels de la route, ou leur famille, devraient être en mesure de poursuivre au civil les responsables pour les dommages qui ne sont pas compensés par le régime actuel. Cette mesure permettrait aux victimes d'obtenir réparation pour la plénitude des dommages. En outre, ces mesures agiront de manière dissuasive auprès des automobilistes enclins à conduire en état d'ébriété. Les études menées par l'Institut Fraser, par la Chaire d'études socio-économiques de l'Université du Québec à Montréal (1997), par le Barreau du Québec (2001) et par l'École de criminologie de l'Université de Montréal (2001) ont toutes conclu à une équation entre la responsabilisation de la conduite criminelle et la réduction du nombre d'accidents.

Moyens

Afin d'assurer une justice pleine et entière aux victimes des criminels de la route, un prochain gouvernement du Parti libéral du Québec visera à :

- Accorder le droit à la SAAQ de poursuivre en subrogation les criminels de la route afin d'obtenir, en totalité ou en partie, le remboursement des indemnités versées à leurs victimes;
- Mettre fin au versement d'indemnités par la SAAQ en faveur d'un criminel de la route blessé en perpétrant son crime;
- Lever l'immunité judiciaire envers les criminels de la route pour permettre à leurs victimes ou à leurs familles de les poursuivre au civil afin d'obtenir une juste réparation pour les indemnités qui excèdent les indemnités versées par la SAAQ.;

Les mesures proposées par la SAAQ pour faire payer les motocyclistes sont en contradiction avec son propre principe de « non discrimination en vertu de l'âge, du sexe et de la région », évoqué dans la mission de la SAAQ. Pourquoi la discrimination en vertu du choix d'un mode de transport est-elle davantage acceptable? Sur la route, c'est le comportement de l'individu qu'il faut évaluer, pas le véhicule. De même, c'est l'individu qui cause l'accident par son attitude et son comportement, pas le véhicule. Selon ce raisonnement de tarification en fonction du type de moto conduite, le même individu verrait sa contribution changer simplement par l'effet de l'immatriculation d'une nouvelle moto appartenant à une autre catégorie. La SAAQ considère-t-elle que cette même personne devient un risque différent en fonction du véhicule qu'elle conduit? De plus, la SAAQ, dans sa tarification du permis de conduire, considère qu'un conducteur détenant une classe 5 (voiture) et une classe 6 (motocyclette) et n'ayant aucun point de démerite représente le même risque qu'un conducteur ne détenant que la classe 5 (voiture seulement) mais ayant accumulé 5 à 6 points d'inaptitude. Où est l'équité?

De plus, il y a une discrimination détournée par le seul fait de proposer que le type de moto, sport ou autre, devrait payer un tarif plus élevé. C'est un contournement du principe de non-discrimination de la SAAQ basée sur l'âge, le sexe ou la région puisque ce sont les jeunes qui paieront la note, étant les plus grands utilisateurs de ce type de véhicule. En fait, la SAAQ réfute par cette idée ses propres principes : elle discrimine en fonction de l'âge même si elle prétend que non.

➤ **Recommandation**

La SAAQ doit d'abord agir sur la source du problème, soit le comportement des utilisateurs quel que soit le véhicule utilisé. Une tarification excessive fera que certains conducteurs abandonneront la moto pour se tourner vers l'auto. Malheureusement leur comportement ne changera pas et la probabilité qu'ils tuent ou blessent quelqu'un gravement est plus que probable. La SAAQ ne peut se contenter d'observer que le système routier est peut-être une cause d'accident. L'esprit de la loi qui guide la SAAQ lui impose de faire les représentations nécessaires et rigoureuses auprès des organismes gouvernementaux afin qu'ils corrigent la situation. Elle ne peut se soustraire à ses responsabilités en tentant d'imputer la faute à quelqu'un d'autre. Certains redressements dans le cadre de la sécurité routière et de la réfection du réseau routier auraient dû être entrepris depuis longtemps. Amorcer un redressement parce qu'on constate les résultats négatifs aujourd'hui correspond à la reconnaissance que les actions n'ont pas été entreprises à temps. La SAAQ, comme conscience de l'État en matière d'amélioration du bilan routier, aurait dû réagir bien avant.

Une tarification plus agressive reflétant l'état du dossier de conduite serait plus logique, équitable et dissuasive, et ce, pour tous les conducteurs de véhicules. Ainsi, un permis de conduire largement plus coûteux à maintenir en fonction du nombre de points d'inaptitude toucherait directement les contrevenants invétérés qui, statistiquement, constituent un risque accru et, de fait, sont sur-représentés parmi les victimes. Dans la même veine, des contraventions pour des infractions au code de sécurité routière entraînant des pénalités plus importantes pour les contrevenants, les responsabiliseraient et les inciteraient indubitablement à changer leur comportement et leur attitude, ce qui entraînerait une diminution des accidents et des pertes de vies sur les routes, le réel objectif et la raison d'être de la société d'état. Des mesures incitatives pour accroître les compétences des conducteurs devraient aussi être prises, notamment un coût de maintien du permis inférieur pour les conducteurs ayant suivi des cours de perfectionnement et de rafraîchissement des techniques de conduite. Ces mesures pourraient être accompagnées d'une méthode de vérification du maintien des acquis.

Un effet secondaire, visé ou non, de l'actuelle proposition de la SAAQ sera d'éliminer aussi des conducteurs compétents et qualifiés en raison du coût prohibitif de détention de cette classe. Une vraie équité proposerait une tarification additionnelle selon le principe du fauteur-payeur, pas de l'utilisateur-payeur.

CONCLUSION

La SAAQ, depuis l'adoption du projet de la Loi 55, le 17 décembre 2004, ne relève plus des élus. Cependant, les décisions qu'elle prend unilatéralement ont d'importantes répercussions sur d'autres secteurs de notre société, notamment l'économie. Ainsi, une hausse de tarifs établie comme bon lui semble parce qu'elle est le seul juge et qu'elle échappe au pouvoir des élus peut avoir des conséquences désastreuses sur l'économie québécoise liée au motocyclisme. Elle a actuellement la liberté d'une entreprise privée, mais sans la contrainte de la concurrence. Sa situation de monopole échappant au contrôle des élus lui permet donc d'imposer les tarifs qu'elle veut, entraînant d'importantes conséquences sur notre société. Les structures actuelles présentent le danger qu'elle n'est soumise à l'approbation de personne, même pas le gouvernement. Par exemple, pour faire approuver ses hausses de tarifs, Hydro-Québec est soumise à la Régie de l'énergie. Du côté de la Société des alcools du Québec (SAQ), les récents événements à propos des prix des vins vendus par la société d'état illustrent bien le danger

d'une administration financière monopolistique qui échappe au contrôle gouvernemental. Nous croyons que les impacts économiques sur un secteur de la société doivent demeurer sous la gouverne des élus et non à travers l'autonomie d'une société d'état. À défaut de quoi, la société d'état doit à tout le moins faire preuve d'une rigueur incontestable, ce que les récentes propositions de la SAAQ ne laissent pas transparaître.

La grogne dans la population et le mécontentement des élus face aux intentions de la SAAQ témoignent de la nécessité pour la société d'état de pousser plus loin la réflexion et la recherche d'informations complètes. Elle doit absolument dégager une vue d'ensemble de l'activité routière et situer, entre autres, la pratique de la moto à l'intérieur de cette réalité. Et bien au-delà de la situation routière, la SAAQ est tenue, de par le projet de loi 55 à l'article 17.7 alinéa 8 (tenir compte des préoccupations économiques et sociales que lui indiquent la Société et la population), de mesurer les répercussions de ses décisions sur l'ensemble des secteurs de notre société : santé, économie, environnement, loisirs, etc. Elles sont porteuses de nos choix collectifs, de nos valeurs et auront des conséquences sur de larges pans de notre société. Même en tant que société indépendante du gouvernement, elle ne peut se permettre d'adopter une gestion en vase clos, imperméable à ce qui se vit dans d'autres secteurs d'activité que le sien.

La SAAQ tient actuellement deux discours paradoxaux, coincée entre sa quête de stabilité financière et sa mission de service à la population à juste prix. Elle reflète toute l'incohérence de sa nouvelle situation, assise entre deux chaises. Devant sa motivation à atteindre l'équilibre financier dès que possible, telle une entreprise privée lucrative, force est de constater qu'en situation monopolistique, elle n'est pas soumise à la saine concurrence qui assure le maintien de prix raisonnables pour la population. En situation où la SAAQ échappe au contrôle des élus et en l'absence totale de mécanisme de régulation et de contrôle des prix, comme la Régie de l'énergie pour l'électricité, qui contrôlera et s'assurera que la population n'est pas prise en otage?

La SAAQ doit revenir sur sa mission lors de sa création : régime « sans égard à la responsabilité », tarifé sur une base universelle. Qu'elle ait été sous financée c'est une chose, mais il ne faut pas pour autant tout changer parce qu'on veut reprendre les erreurs passées.

Le fait que la SAAQ s'éloigne de sa mission de base fait qu'elle va à l'encontre de ses propres objectifs. La seule façon d'atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés, c'est de s'assurer de répartir le déficit sur l'ensemble des contributeurs ou du moins d'adopter une structure tarifaire reconnaissant certaines des contraintes opérationnelles. Elle doit également « se tenir debout » et si elle est sérieuse dans son constat qu'elle doit augmenter ses revenus, elle doit collecter auprès des bonnes personnes : son inaction face aux criminels de la route coûte une fortune aux utilisateurs et payeurs du régime et à l'heure actuelle, ils payent tous pour les criminels.

Bien qu'elle rappelle ses 5 grands principes de base, la façon dont elle les applique démontre qu'elle s'en éloigne. Si elle veut repenser, elle doit tout repenser (y compris fondements ou mission) car sinon elle l'applique à moitié, n'a pas toutes les données et applique des fragments de solution et de raisonnement à une seule partie des utilisateurs.

Conséquences majeures de décisions improvisées : mettre une industrie à terre et avoir de graves impacts économiques pour la société québécoise. Se renflouer, oui, mais pas au prix de mettre d'autres industries à terre et causer des pertes plus grandes ailleurs (notamment au gouvernement) que les siennes. Il y a un moyen de rencontrer l'objectif fixé par la loi tout en demeurant fidèle à sa mission et ses valeurs. Ça nécessite de « reprendre à la base », mais

aussi, et inévitablement, que le fardeau soit réparti sur l'ensemble des usagers dans l'immédiat.

À l'heure actuelle, la tendance mondiale favorise la moto pour réduire les engorgements routiers, la pénurie de stationnement et l'émission des GES. Par exemple, la moto est le seul véhicule particulier pouvant circuler dans le centre-ville de Londres sans devoir acquitter des droits de péage. De même, en France, les motos peuvent circuler entre les véhicules immobilisés. En Allemagne et dans certains états américains, les voies réservées sont accessibles aux motos. Chez nous aussi, ce moyen de transport peut se présenter comme une alternative intéressante à l'automobile, mais une tarification excessive en découragerait totalement l'usage.

FAITS SAILLANTS DU MÉMOIRE

La situation inquiétante du manque à gagner des contributions courantes doit être abordée dans les plus brefs délais, et cette situation devrait être la préoccupation immédiate de la SAAQ.

Préconiser non seulement un redressement des contributions mais aussi un ajustement majeur de sa structure tarifaire introduit un risque de solutions prématurées à conséquences négatives pour le secteur du motocyclisme au Québec.

Un ajustement uniforme des hausses de contributions pour tous les utilisateurs est favorisé pour aborder le besoin d'éliminer le déficit opérationnel, et une révision approfondie de la structure tarifaire doit être amorcée pour s'assurer de l'intégrité d'une grille tarifaire juste et équitable basée sur des principes de redistribution reconnaissant le caractère unique du système d'indemnisation et de son attribution des pertes pour chaque classe de véhicules.

Annexes

HYPOTHÈSES :

Scénario présentant une croissance normale (basée sur l'évolution des dernières années) :

- croissance annuelle du parc de motos de 5 %;
- inflation de 2,1 %.

Il s'agit des données utilisées par la SAAQ dans ses calculs.

Scénario présentant une croissance réduite :

Il s'agit du taux de réduction du nombre de motos vendues entre les années 1988 et 1992 à la suite des augmentations de tarif de 40 % imposées par la SAAQ. Les projections de l'augmentation débutent en 2007 et illustrent les effets de la nouvelle tarification jusqu'en 2010.

Il s'agit d'un calcul extrêmement conservateur, car les hausses actuellement proposées n'ont aucune commune mesure avec celles de l'époque. Il est donc évident que les conséquences négatives de l'augmentation de plus de 75 à 451 % proposée seraient autrement plus désastreuses que celles illustrées ici.

Le scénario d'une croissance réduite ne tient pas non plus compte des pertes de revenus que connaîtrait la SAAQ en raison de tous les gens qui renonceraient à leur permis de conduire de moto. Elle établit ses hausses en supposant qu'un bon nombre d'entre eux conserveraient leur permis de motocycliste. Or, la simple annonce de la hausse de tarification envisagée convainc déjà plusieurs conducteurs de renoncer à leur permis de conduire.

Économie en général (tourisme, industrie de la moto et assurances) :

Retombées économiques générales

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Croissance normale (en millions)							
Apport économique	854	992	1154	1345	1570	1835	2148
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Croissance réduite (en millions)							
Apport économique	854	992	1154	1161	1169	1176	1185

Source : CAPM

Pertes en retombées économiques

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Pertes	0	0	219	410	542	677	811

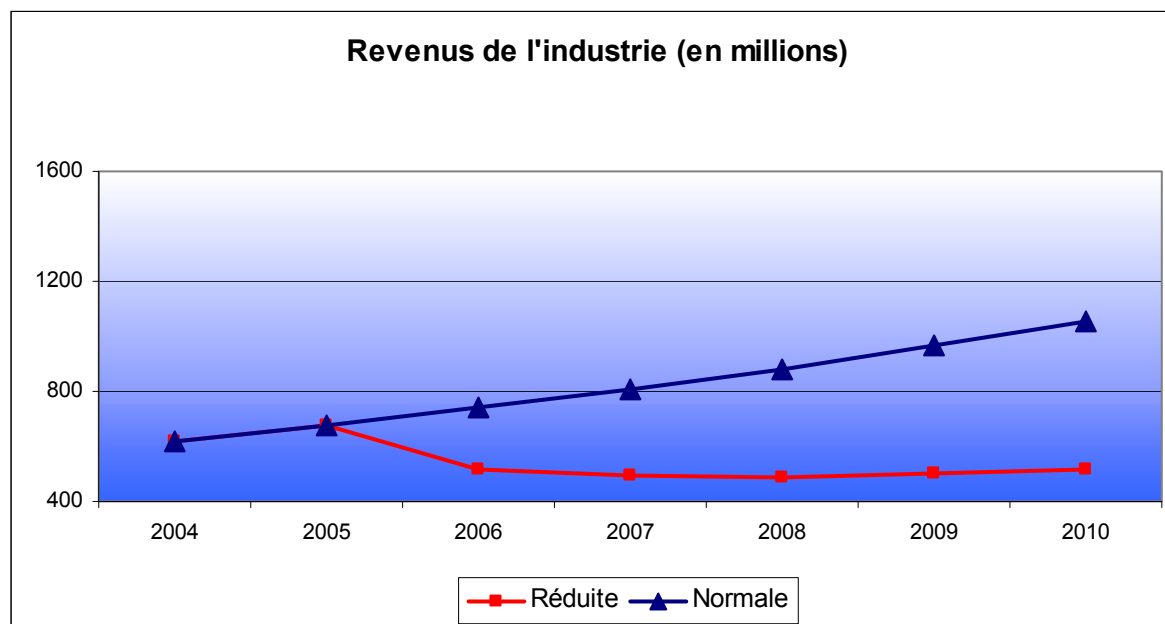
Source : CAPM

Industrie de la moto :

Pertes pour l'industrie de la moto

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Croissance normale (en millions)							
Industrie de la moto	620	677	739	808	883	965	1056
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Croissance réduite (en millions)							
Industrie de la moto	620	677	520	493	488	502	517

Source : CAPM



Source : CAPM

Pertes pour l'industrie de la moto

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Industrie (en millions)							
Pertes	0	0	219	315	395	463	539

Source : CAPM



Coordonnées du CAPM - Comité d'action politique motocycliste

C.P. 49120, Place Versailles
Montréal (Québec) H1N 3T6
Téléphone : (514) 352-CAPM (2276)
Télécopieur : (514) 352-CAPM (2276)
Courriel : info@capm.qc.ca
Personne responsable : Normand Noiseux