

Comité d'action politique motocycliste



C.P. 49 120, Place Versailles
Montréal (Québec), H1N 3T6

Télécopieur : (514) 253-2276
Courriel : info@capm.qc.ca
Site web : www.capm.qc.ca

Magazine :
La Griffe du loup
Revue :
Les Cahiers du CAPM
Bulletin interne :
Le Bloc-Notes du CAPM

Argumentations prônant le gel des immatriculations motocyclistes

Présenté au
ministère des Transports du Québec

Le 8 décembre 2003

Table des matières

Table des matières.....	2
Introduction.....	2
Mission.....	2
Mise en contexte	3
Bases de la tarification	5
Contribution aux indemnisations	6
Fond d'indemnisations.....	7
Réseau routier	8
Piétons et cyclistes	10
Impacts économiques.....	12
Constatations.....	14
Cours de conduite et campagne de promotion	16
Conclusion et argumentation	17
Annexe A – Dynamique économique	22
Revenus gouvernementaux	22
Impact sur l'industrie en général.....	22
Annexe B : Lettre de Monsieur Jean Charest	24

Introduction

Le Comité d'action politique motocycliste (CAPM), fondé le 9 octobre 1993, regroupe l'immense majorité des organisations motocyclistes du Québec et est un organisme autonome composé uniquement de motocyclistes sans distinction d'appartenance et sans discrimination aucune. Le CAPM est un front commun pour la défense et la promotion des droits et libertés de tous les motocyclistes. Il a d'ailleurs reçu au cours des années un appui non équivoque par leur présence à la Journée du Loup. Lors de la dernière édition tenue en 2003, plus de 10 000 motocyclistes ont réaffirmé leur support aux actions entreprises par le CAPM.

Grâce à son dynamisme à la mesure des problèmes réels vécus au quotidien par les motocyclistes au Québec, le CAPM a su maintenir depuis plus de 10 ans, une influence mobilisatrice guidée par ses valeurs de dialogue et de concertation.

Mission

Le Comité d'action politique motocycliste (CAPM) daigne d'être reconnu comme le seul porte-parole politique de la communauté motocycliste du Québec et à représenter celle-ci auprès des organismes voués à l'atteinte de la mission ou susceptibles de l'entraver. Il développe l'expertise nécessaire à assurer une présence significative, que ce soit de façon formelle ou informelle, auprès de personnes ou d'organisations influentes, dans l'atteinte de sa mission.

Ses objectifs sont de mettre en place, de maintenir et de supporter les structures adaptées à la mission de manière à assurer une présence à la grandeur du Québec.

Sa principale mission : Combattre toutes formes de discriminations à l'égard des motocyclistes et entre eux.

Mise en contexte

Selon les médias, dans un article paru dans le Journal de Montréal du 1^{er} novembre 2003, le Comité d'action politique motocycliste (CAPM) a constaté que la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) presserait le gouvernement du Québec de « *hausser le coût du permis de conduire et des droits d'immatriculation des véhicules. Ils ajoutaient même — et certains quotidiens en ont d'ailleurs fait leurs manchettes — que «la SAAQ [aurait] déjà persuadé le ministre des Finances, M. Yves Séguin, et [qu'elle] compte bien exiger davantage, surtout des jeunes et des motocyclistes ».*

Ce redressement, selon les dires du ministre des Finances, serait une question de justice sociale. Pourtant, s'il était vraiment question de justice sociale, ce redressement devrait être à l'avantage des motocyclistes, car il est prouvé qu'ils sont plus souvent victimes que responsables lors d'accidents et que leur bilan routier s'est grandement amélioré au cours des ans.

Dans son mémoire déposé en novembre 1999, le CAPM soulevait le fait suivant : « *La Fédération moto-tourisme du Québec (FMTQ aujourd'hui connue comme la FMQ)), avec d'autres groupes motocyclistes, avait alors exposé les conclusions du rapport Hurt. Cette étude américaine, la plus exhaustive jamais faite en matière d'accidents de motos, concluait que, dans les collisions impliquant une moto et un autre véhicule, la faute était attribuable au conducteur de l'autre véhicule dans 65 % des cas. Une tarification qui ne tiendrait pas compte de cette réalité et qui serait basée essentiellement en fonction des coûts, étant donné la vulnérabilité des motocyclistes, serait automatiquement vouée à une iniquité importante ».* Cette étude, quoiqu'elle date de plusieurs années, n'a jamais pu être démentie par un document plus récent et de ce fait, doit demeurer une référence. En conséquence, les conclusions qu'on en tirait en regard de la problématique de la tarification envisagée sont encore d'actualité.

À la lumière des informations connues à ce jour, la SAAQ ne posséderait pas les statistiques permettant de connaître les situations d'accidents où la faute est attribuable au conducteur de l'autre véhicule. Cette lacune nous apparaît comme très importante compte tenu qu'elle est capitale dans la recherche de l'équité envers les motocyclistes. A notre

connaissance, il en va de même pour les statistiques sur les causes réelles des accidents impliquant des motocyclistes. En effet, selon notre connaissance des constats faits par les policiers sur les lieux des accidents, les raisons y apparaissant ne permettent pas une ventilation suffisamment détaillée des causes réelles. Cette situation relève probablement d'une carence d'intégration entre la SAAQ et les différents corps policiers quant aux données qu'elle doit recevoir pour maintenir une image claire et rigoureuse des causes d'accidents. Sans cette rigueur, il est quasi impossible de poser les bons diagnostics et d'identifier les solutions adéquates.

En conséquence, il semble que la SAAQ privilégie la hausse des cotisations à la réduction des réclamations. De ce fait, elle néglige d'assumer pleinement son devoir de société d'État qui doit être de corriger les problèmes à la source plutôt que de se comporter comme une compagnie d'assurance privée qui pense d'abord aux bénéficiaires.

En effet, la SAAQ devrait accroître substantiellement ses actions afin d'améliorer le bilan routier du motocyclisme. S'il s'est amélioré, c'est que les motocyclistes se sont pris en main et qu'ils ont posé les gestes qui auraient dû être initiés par la SAAQ elle-même. En fait, elle veut faire payer aux usagers de la route, ses propres erreurs telles que l'abolition des cours de conduite pendant plusieurs années.

Notons de plus l'absence plus que marquée de véritables programmes de sensibilisation auprès des motocyclistes, sans oublier les autres usagers de la route qui sont fréquemment les responsables des accidents de motos. Nous n'avons qu'à regarder l'effort que met le NHTSA (*National Highway Traffic Safety Administration*), organisme américain très similaire à la SAAQ, à produire des études et des programmes de sensibilisation destinés au monde motocycliste pour constater que notre société d'État a un sérieux rattrapage à faire dans ce domaine.

Bases de la tarification

Un partage équitable des coûts liés aux véhicules ne peut se faire qu'en prenant compte des droits d'immatriculations. On doit y associer l'impact de ces véhicules sur le réseau routier. Établir la contribution d'assurance en fonction des véhicules est illogique en ce sens que ces derniers, en plus de n'être aucunement couverts par la SAAQ, n'occasionnent aucun coût à cette dernière. Les accidents n'arrivent que lorsqu'un conducteur utilise un véhicule et que par son comportement il implique ledit véhicule dans un accident. Selon nos sources, il existe des statistiques qui permettent de faire une relation entre les infractions des individus et leur représentation dans les accidents. Ainsi, le degré de risques des détenteurs de permis, et conséquemment les coûts qu'ils peuvent occasionner, peut se mesurer à leurs points d'inaptitude pour ainsi moduler la tarification en fonction du risque. Il va de soi que la mise en place d'une telle approche est plus complexe que celle qui consiste à hausser uniformément les frais d'immatriculation. Elle a cependant la qualité de respecter le principe d'équité sociale et d'exercer une pression sur les fautifs plutôt que de faire payer l'ensemble.

Contribution aux indemnisations

Toujours selon les médias, et en référence à l'article du Journal de Montréal du 1^{er} novembre 2003, une des raisons invoquées pour tenter de justifier les majorations des permis de conduire et les droits d'immatriculation des motocyclettes dès 2004, serait que les motocyclistes (et les jeunes) contribueraient peu comparativement aux indemnisations qu'ils réclament.

Les motocyclistes font déjà largement leur part en regard à la contribution d'assurance. Au départ, chaque motocyclette immatriculée fait l'objet d'une contribution d'assurance de 253 \$ alors que le montant correspondant pour une automobile n'est que de 107 \$. Mais ce n'est pas tout. Les statistiques dressées par la SAAQ en 2001 faisaient état de 92 892 motocyclettes immatriculées pour seulement 820 détenteurs de permis dont la classe principale était l'une de celles liées à la motocyclette. Ce qui signifie que plus de 99 % des motocyclistes sont également des automobilistes. À ce titre, ils paient donc la contribution de 253 \$ et celle de 107 \$ pour un total de 360 \$, soit 336 % de ce qui est exigé pour une automobile. Les contributions sont cumulatives alors que le risque ne l'est pas, puisqu'un des deux véhicules est forcément inutilisé pendant que la personne se sert de l'autre.

Nous avons encore en mémoire la lettre que de notre Premier ministre, M. Jean Charest, nous a adressée le 21 mars dernier (voir lettre en annexe) et qui avait laissé entrevoir l'espoir d'une ouverture d'esprit attendue depuis tant d'année de la part de nos dirigeants politiques et qui stipulait clairement en ces termes : « *Le Parti Libéral s'est donné comme objectif de mettre le prochain gouvernement au service du citoyen dans un esprit d'équité et de justice.* » C'est encore ce que nous souhaitons ardemment.

Fond d'indemnisations

Bien sûr, ni la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), ni le ministère des Finances ne parlent des ponctions de plusieurs milliards de dollars effectuées par les différents gouvernements, au fil des ans, dans le fond d'indemnisation des victimes d'accidents de la route de la société d'État.

Ces piges auxquelles le Comité d'action politique motocycliste (CAPM) s'est d'ailleurs opposé avec le Dr Carol Villeneuve, comme vous le savez, ne sont jamais évoquées même si elles sont en bonne partie responsables de la situation financière de la SAAQ. Celle-ci veut régler en partie sa situation pécuniaire sur le dos des motocyclistes en dépit du fait que notre bilan routier est bien loin d'être négatif. Le nombre d'accidents est à son plus bas niveau depuis les trois dernières années. Si les accidents dont sont victimes les motocyclistes, impliquant une automobile ou tout autre véhicule, ne seraient pas toujours comptabilisés aux dossiers des motocyclistes, leur dossier serait encore meilleur, voilà une autre pratique que le CAPM dénonce.

Réseau routier

Dans son rapport annuel de gestion 2002-2003, le ministère des Transports indique que par rapport à la moyenne de 1993 à 1997, la moyenne du nombre de morts sur les routes du Québec a diminué de 16,3% pour la période de 1998 à 2002 et la moyenne du nombre de blessés graves, de 8,4 %.

Le Ministère a investi 346 M\$ dans un ensemble d'interventions visant plus spécifiquement l'amélioration de la sécurité du réseau routier. Ces investissements ont été réalisés dans le contexte de la reconstruction de routes existantes, de nouvelles constructions, de corrections de surfaces de roulement et d'autres améliorations, comme l'installation de bandes rugueuses et de glissières.

En 2002-2003, le nombre de kilomètres de réseau routier touché par des travaux de réfection s'établissait à 2 367, ce qui a permis de porter la proportion des chaussées du réseau routier supérieur québécois en bon état à 64,3 % et celle des chaussées du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur à 74,8 %.

Une des raisons alléguées par la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) pour tenter de justifier l'augmentation des immatriculations des motocyclettes, selon l'article du 1^{er} novembre 2003 du Journal de Montréal, serait que les motocyclistes (et les jeunes) contribueraient peu comparativement aux indemnisations qu'ils réclament.

Il est vrai que le droit d'immatriculation d'une motocyclette est de 40 \$ alors que celui d'une automobile se situe à 104 \$ et celui des véhicules lourds à des niveaux supérieurs. Il n'y a aucune iniquité dans cette différence. Ces droits destinés à financer en partie l'entretien du réseau routier sont en fonction de l'impact qu'a chaque type de véhicule sur les infrastructures. En bref, s'il n'y avait que des motocyclettes en circulation, les coûts seraient pratiquement nuls (aucune détérioration par le frottement ou le poids, déblaiement d'hiver non requis, etc.)

Durant la période estivale, plusieurs motocyclistes utilisent leur moto pour se rendre au travail. La quasi-totalité de ces motocyclistes paie déjà des droits d'immatriculation pour leur véhicule, c'est donc dire qu'ils paient en double la contribution d'assurance et les droits d'immatriculation alors qu'ils n'utilisent qu'un seul véhicule. À cet effet, durant six mois ces motocyclistes contribuent à garder l'état des routes en bon état.

Il en est de même durant la période des vacances, alors que les motocyclettes sont beaucoup moins dommageables pour l'état des routes que les gros motorisés que nous croisons en grand nombre. Les motocyclettes représentent donc, pour le ministère des Transports (MTQ) une économie substantielle à la réfection du réseau routier.

À une époque où la planète entière évalue sérieusement l'efficacité énergétique et où les problèmes de congestion et de pollution dans les grands centres deviennent toujours plus criants, il serait peut-être temps, ici au Québec, que les autorités commencent à faire comme de plus en plus de motocyclistes. Ils devraient considérer la motocyclette comme un moyen de transport plutôt que comme un simple loisir de luxe propre à l'élite ou à des groupes criminels et la taxer en conséquence. De promouvoir le motocyclisme pourrait également avoir un impact sur le stationnement dans les grandes villes. Aussi, l'utilisation de la motocyclette contribuerait à dégager les routes et par le fait même, à réduire la pollution. Les motocyclistes devraient même avoir accès aux voies réservées, ce qui contribuerait à libérer une partie de la circulation.

En Europe et en Californie, la région la plus densément peuplée d'Amérique du nord, la motocyclette bénéficie d'avantages car elle a fait ses preuves d'alternatives valables aux coûteuses solutions que constituent l'addition de voies ou de ponts aux réseaux routiers ou encore à l'élaboration de systèmes de transports en commun toujours plus complexes et onéreux à opérer. Ne pas augmenter les charges déjà nettement supérieures dont sont grevées les motocyclettes serait, à tout le moins, faire preuve de vision sociale responsable pour notre avenir collectif.

Piétons et cyclistes

Chaque année, la SAAQ dépense des millions de dollars perçus auprès des automobilistes, mais aussi des motocyclistes pour défrayer les dépenses engendrées par ces deux catégories qui ne contribuent en rien au financement du système. Les privilèges dont jouissent les cyclistes par rapport aux motocyclistes (couverture par le régime d'assurance sans contribution, aménagement de pistes cyclables et campagne de promotion sécurité spécifique) se justifient mal uniquement par un choix de Société.

Cette différence de traitement entre deux catégories de victimes, d'une part les motocyclistes et d'autre part les piétons et les cyclistes, correspond mal à la nouvelle valeur « *d'intégration et d'équité dans toutes ces actions* » que la SAAQ prétend défendre.

Selon l'article du 1^{er} novembre 2003, la SAAQ a maintenant identifié d'autres cibles, soit les jeunes et les motocyclistes qui contribuent peu selon eux aux indemnisations qu'ils réclament. L'article du Journal de Montréal rapport que « Les jeunes de 15 à 24 ans constituent seulement 11 % des conducteurs mais sont impliqués dans le quart des accidents. L'an dernier, dans ce groupe d'âge, on a dénombré (SIC) 12 900 blessés légers et 1 422 blessés graves ». Plus loin dans le même article, le ministre des Finances cite « ...Sur le plan de la justice sociale, chaque groupe doit contribuer, selon le taux d'accidents et des coûts qu'ils représentent pour la SAAQ. Un redressement est nécessaire ».

Très logique mais considérons ce qui suit. Le bilan routier 2002 produit par la SAAQ dénombre 6 287 blessés graves et légers dans les catégories piétons et cyclistes. Ces usagers seraient donc impliqués dans 11 % des accidents et ils contribuent à hauteur de 0 % des cotisations perçues. Il en est de même des agriculteurs qui circulent sur les voies publiques avec des véhicules et des équipements de ferme non immatriculés à cette fin, et non conforme à la sécurité routière (sans feux de signalisation), et qui trop souvent se retrouvent impliqués dans des accidents.

Le bilan routier 1996-2002, représenté au tableau ci-après, démontre que les piétons et cyclistes, au cours des sept dernières années, ont été impliqués dans 17,28 % des décès alors que les motocyclistes n'ont été impliqués que dans 6,84 % des décès.

Bilan routier 1996-2003

Décès par catégorie de véhicules

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Total	Total %
Automobiles	516	426	379	474	436	363	291	2885	58,04 %
Camions légers	78	79	72	64	87	64	64	508	10,22 %
Camions lourds	15	13	19	15	18	10	13	103	2,07 %
Motocyclettes	47	38	56	56	64	34	45	340	6,84 %
Bicyclettes	25	27	20	22	22	22	20	158	3,18 %
Piétons	135	109	105	111	104	77	60	701	14,10 %
Autres**	42	74	34	20	34	45	27	276	5,55 %
Grand total	858	766	685	762	765	615	520	4971	100,00 %

** Par « autre » le rapport sous-entend les types de véhicules suivants : Autobus, autobus scolaire, taxi, cyclomoteur, véhicule d'équipement, véhicule-outil, véhicule agricole et l'ensemble des véhicules circulant habituellement hors du réseau routier.

Source : SAAQ

Impacts économiques

Contrairement aux automobilistes, les différentes hausses de coûts ont des effets plus qu'importants sur le monde motocycliste. Au cours des années '80, la pression des coûts d'assurance exigés par les compagnies privées quant aux dommages matériels avait déjà fait chuter le nombre de motocyclistes. La hausse des immatriculations de 1988, a eu un effet dévastateur en réduisant le parc motocycliste de plus de 20 %. Cette chute s'est poursuivie jusqu'en 1993 et ce n'est qu'à l'aube de 2001 qu'on a vu le parc de motocyclettes immatriculées revenir au niveau de 1987.

À la lumière de ces chiffres, il est tout à fait compréhensible que les commerçants se questionnent quant à l'impact qu'une hausse des immatriculations pourrait avoir sur le chiffre d'affaires de leurs commerces. En effet, les motocyclistes constituent une part appréciable de leur clientèle durant la saison estivale et, dans bien des cas, leur restent fidèles lors des différentes activités qu'ils organisent durant la saison hivernale. Une hausse des immatriculations, si elle devait avoir le même impact qu'à la fin des années '80, affecterait substantiellement les commerces en diminuant l'achalandage estival qui constitue une part importante de leur chiffre d'affaires. Ce faisant, il est assuré que les revenus du gouvernement, tant en termes de taxes à la consommation que d'impôts sur les particuliers et les entreprises (détaillants de motos, ateliers de réparations, ateliers de peinture et de placage, postes d'essence, assureurs, écoles de conduite, boutiques de vêtements, restaurants, hôtels, motels, auberges, gîtes, terrains de camping, magazines motocyclistes, vendeurs de remorques, etc.), s'en verraient diminuer d'autant. Il y aurait aussi des pertes au point de vue des instances municipales. Certains perdraient passablement au chapitre des contraventions et à bien d'autres égards. Les organismes à but non lucratif auxquels les motocyclistes viennent souvent en aide en amassant des fonds durant leurs activités, seraient aussi perdants.

Il est inquiétant de voir qu'on se limite à regarder le motocyclisme à travers la vision de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) plutôt que d'évaluer dans une perspective globale son apport à l'ensemble de l'économie québécoise. Cette attitude nous préoccupe, car elle pourrait très bien s'appliquer éventuellement à un domaine qui nous touchera encore plus directement. Nous sommes en droit de nous attendre à ce que nos ministres et nos députés fassent preuve d'un meilleur discernement avant de prendre des positions qui risquent globalement d'avoir des effets réducteurs sur l'ensemble des revenus nets que génère le motocyclisme.

Une telle hausse des immatriculations de motocyclettes ne nous semble pas de nature à générer dans l'économie un effet positif et une telle décision à la pièce ne nous rassure pas sur celles à venir. Nous sommes persuadés que nos élus sont capables de plus de discernement.

Constatations

En 2001, le Québec a connu son meilleur bilan routier depuis 1948 avec une diminution de près de 20 % du nombre de décès, de 6 % du nombre de blessés graves et de 3,5 % en ce qui concerne le nombre de blessés légers.

Le tableau ci-dessous vous démontre que, depuis les vingt-huit dernières années, il y a eu une baisse considérable du nombre d'accidents par tranche de 10 000 motocyclettes.

Année	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Nbre motos	128 130	136 610	147 519	120 900	84 964	90 521	96 915	106 813	119 523	112 083	105 609	96 164	89 444	72 272
Décès	183	108	123	128	139	111	118	122	163	131	148	98	101	62
Blessés graves	1090	941	1038	1177	1016	949	1118	933	1240	1300	1271	998	881	653
Blessés légers	3271	2821	3114	3531	3821	3903	4327	4003	5054	4867	4628	3640	3326	2430
Total des accidents (décès, blessés graves et légers)														
	4 544	3 870	4 275	4 836	4 976	4 963	5 563	5 058	6 457	6 298	6 047	4 736	4 308	3 145
Nombre d'accidents (décès, blessés graves et légers) par tranche de 10 000 motocyclettes														
	354,64	283,29	289,79	400,00	585,66	548,27	574,01	473,54	540,23	561,91	572,58	492,49	481,64	435,16

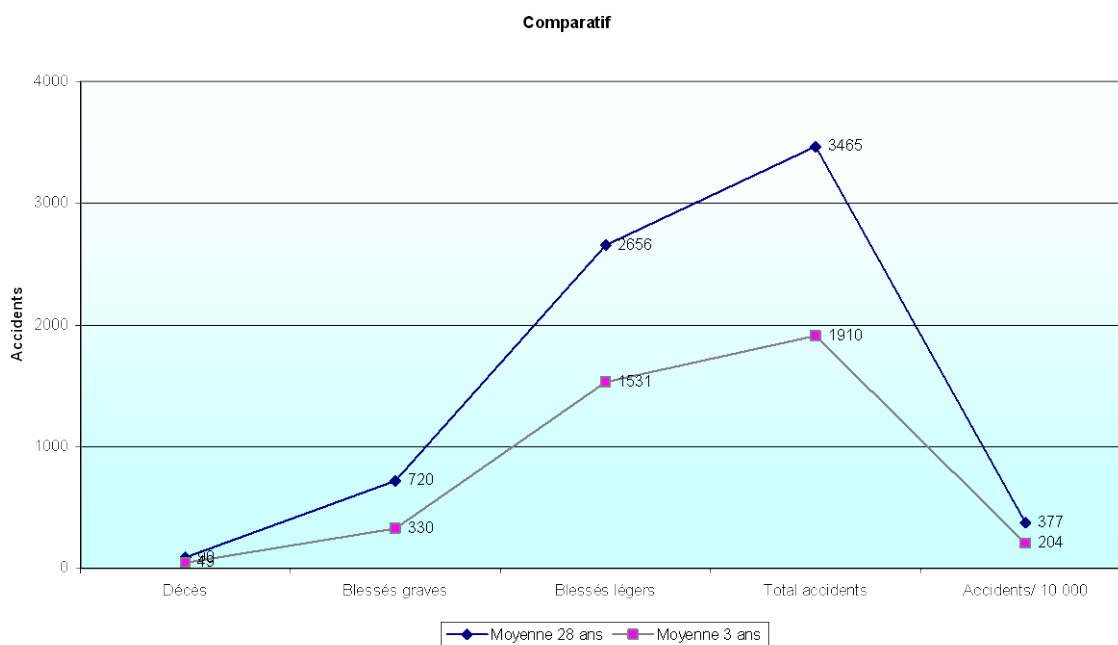
Année	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Nbre motos	68 211	62 828	61 002	60 249	60 873	63 514	66 004	67 933	71 027	76 506	81 692	86 258	92 892	101 707
Décès	82	81	70	51	62	43	55	47	38	56	56	64	34	48
Blessés graves	565	539	503	448	400	382	350	348	318	345	354	336	334	319
Blessés légers	1886	1822	1777	1477	1457	1385	1436	1436	1385	1436	1531	1418	1490	1686
Total des accidents (décès, blessés graves et légers)														
	2 533	2 442	2 350	1 976	1 919	1 810	1 841	1 831	1 741	1 837	1 941	1 818	1 858	2 053
Nombre d'accidents (décès, blessés graves et légers) par tranche de 10 000 motocyclettes														
	371,35	388,68	385,23	327,97	315,25	284,98	278,92	269,53	245,12	240,11	237,60	210,76	200,02	201,85

Source : SAAQ

En 2001, plusieurs campagnes de sensibilisation, des modifications législatives, un important plan contenant des mesures pour accroître la sécurité à l'occasion des travaux routiers, les investissements pour améliorer le réseau routier, le travail de contrôleurs routier et la surveillance policière accrue mis en place par la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) et le ministère des Transports du Québec (MTQ) auront contribué à réduire le nombre d'accidents. En conséquence, la tendance à la baisse du bilan routier s'est alors fait sentir tout au long de l'année 2001, dans presque toutes les régions du Québec, pour toutes les catégories d'âge et toutes les catégories d'utilisateurs de la route.

Il est donc évident que la prévention contribue à la diminution des accidents et qu'il ne suffit pas d'afficher une fois par année que «la route ça se partage» si on veut que cette situation perdure.

En comparant la moyenne des trois dernières années (2000-2001-2002), le nombre total d'accidents par rapport à la moyenne des vingt-huit dernières années aura diminué de 45 %. Un bilan très positif compte tenu du nombre de véhicules sur nos routes et de l'état des routes.



Cours de conduite et campagne de promotion

En 1997, unilatéralement et malgré les consultations de la commission parlementaire, la SAAQ décide d'abolir l'obligation de suivre un cours de conduite pour les nouveaux motocyclistes justifiant son action par le fait qu'elle ne peut conclure statistiquement que ces cours améliorent le bilan de la sécurité motocycliste. La SAAQ écarte alors la possibilité que les cours donnés aient été inadéquats. De plus, au cours de ces années, la SAAQ a abandonné toute forme de promotion de sécurité routière destinée à améliorer spécifiquement le bilan motocycliste.

Le gouvernement a, à cette époque, commis une bêtise en enlevant les cours de conduite obligatoires et on nous demande aujourd'hui de vivre avec les conséquences. A cet égard, il est essentiel de soulever qu'un bon nombre de motocyclistes sur nos routes actuellement est issu de cette période au cours de laquelle il y avait absence de cours de conduite. Cette situation n'est pas sans avoir contribué aux nombres d'accidents, mortels au non, et ainsi avoir un effet sur les réclamations des motocyclistes. Doit-on aujourd'hui demander aux motocyclistes de payer pour une erreur commise par la SAAQ dans le passé ?

Nous sommes convaincus qu'une campagne de promotion auprès des jeunes motocyclistes qui valoriserait une conduite responsable aurait une influence sur le bilan routier à moyen et long termes. La majorité des intervenants du monde de la moto souhaiteraient devenir partenaire d'une telle stratégie, s'il en existait une.

Une campagne printanière auprès de l'ensemble des usagers de la route qui leur rappellerait le retour des motocyclistes, absents depuis six mois, pourrait avoir un effet direct sur le bilan.

Conclusion et argumentation

La SAAQ laisse entendre qu'elle connaît actuellement un déficit actuariel en raison, notamment des rendements négatifs subis par la Caisse de dépôt et de placement du Québec au cours des derniers mois. Avant de se précipiter sur une hausse des droits et des contributions, a-t-on évalué la possibilité que le rendement requis sur les placements puisse corriger la situation à moyen et long terme ? Si ce devait être le cas, la hausse envisagée alimentera un surplus qui ne reviendra vraisemblablement jamais dans la bourse des usagers de la route et deviendra pas le fait même une taxe déguisée. Encore une fois, ce serait ces usagers qui financeraient des programmes qui n'ont rien à voir avec la raison pour laquelle la SAAQ existe. L'ascenseur de la taxation a rarement tendance à descendre et les diminutions d'impôts équivalant rarement à ce qui a été collecté.

Les informations diffusées ne livrent pas de détails permettant à un intervenant externe comme le CAPM de quantifier financièrement chacune des composantes ni chacun des facteurs spécifiques, dont les projections actuarielles, pouvant affecter le bilan de la SAAQ. Il nous est également difficile de commenter et d'enrichir un projet qui ne nous a pas été communiqué. C'est pourquoi, il nous est ardu d'attribuer un montant à l'impact financier lié à certains des éléments que nous soulignons utiles de prendre en considération dans les options que peut envisager la SAAQ pour redresser sa situation.

Nous ne voudrions surtout pas remettre en question un système envié à l'extérieur de notre province et qui a fait ses preuves en termes de coûts et d'efficacité. Ce serait faire preuve d'une profonde injustice sociale que d'établir une tarification liée aux victimes qui, majoritairement, ne cherchaient pas à le devenir.

De plus, nous ne pouvons pas nier que la SAAQ présente un bilan déficitaire, dû en partie à des pertes de valeurs des fonds qu'elle avait à la Caisse de dépôt et de placement du Québec et où trois milliards ont été perdus, et que des gestes correctifs doivent être posés. Nous laissons aux experts le soin d'analyser les diverses causes possibles et nous sommes disposés à faire partie de la solution, s'il n'y a pas d'autres options envisageables, mais nous refusons catégoriquement de faire les frais de ces correctifs par le biais de contributions additionnelles établies d'une façon que nous estimons arbitraire et injustifiée.

Le Comité d'action politique motocycliste (CAPM) croit au principe de l'équité sociale, mais elle nous apparaît plutôt discriminatoire lorsqu'elle ne s'adresse qu'à un certain groupe de personnes. Par ailleurs, il faut également être prudent dans l'application de ce principe afin de ne pas convertir un régime sans égard à la faute en un programme pénalisant les victimes regroupées en catégorie. Il y a vingt-cinq ans, avec la création de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) et du régime d'assurance automobile québécois, nous avons fait le choix social de ne pas gaspiller nos ressources à identifier les coupables pour plutôt les consacrer à indemniser les victimes.

S'il y avait un geste de justice sociale à poser par les ministres des Finances et des Transports, ce serait de s'excuser pour le laxisme de la SAAQ en regard du monde motocycliste et de faire payer les véritables responsables de cette situation. Soyez transparent comme se plaît à le dire votre propre chef et initier une table de concertation permanente sur le motocyclisme afin que de véritables solutions soient dégagées par des intervenants pleinement impliqués dans toutes les facettes de cette pratique.

Le monde de la moto, tant par ses effets directs sur l'économie que par ses nombreuses retombées touristiques, nous apparaît comme étant un apport précieux à la vie économique du Québec. Il est générateur d'emplois directs, dans sa sphère d'activités, et contribue à créer ou à soutenir de nombreux autres emplois particulièrement au niveau de la restauration, de l'hébergement et du tourisme. Tout ceci est sans compter les revenus gouvernementaux à travers les taxes sur l'essence.

Une tarification basée sur la vulnérabilité des groupes d'utilisateurs est carrément inadmissible. On a établi un système qui ne tient pas compte de la responsabilité (*no-fault*), il ne faudrait pas le faire évoluer vers un modèle qui encourage l'irresponsabilité. Les utilisateurs vulnérables du réseau sont ceux, dans l'ensemble, qui agissent de façon responsable et dont le comportement est socialement et physiquement encouragé. Marche, cyclisme et motocyclisme contribuent à la bonne forme physique et psychologique, à la réduction de la pollution, etc. Impensable de se laisser emporter par la rage au volant lorsqu'on ne bénéficie d'aucune protection! On parle ici d'accidents. Personne ne cherche sciemment à devenir victime d'un accident. Les piétons et les cyclistes ne contribuent pas du tout alors que les motocyclistes sont parfois victimes d'eux-mêmes mais bien plus souvent des autres utilisateurs moins vulnérables et de l'état des routes. En plus d'être

immoral, on se situe à des années-lumières de l'équité lorsqu'on ne facture rien à certaines catégories de victimes et qu'on en surtaxe une autre.

Cet argumentaire exprime notre totale opposition à ces hausses de tarification que nous jugeons aussi arbitraires que discriminatoires à l'égard de la collectivité motocycliste qui vous aura permis de saisir encore mieux l'importance des enjeux en cause en plus de vous fournir des éléments de nature à prendre des décisions justes et équitables. Nous souhaitons vivement l'établissement d'une table de concertation permanente sur le motocycliste au Québec, comme maintes fois exprimées par les organisations motocyclistes représentées par le CAPM. Cette table de concertation, qui impliquerait les principaux intervenants du monde de la moto (i.e. les représentants des usagers, des marchands, de l'industrie de la moto, des écoles de conduite, des corps policiers, etc.), aurait pour mandat d'analyser sérieusement la situation et pourrait exercer un pouvoir de recommandation qui serait supérieur à celui de chacun de ses membres.

Rappelons le fait que les motocyclistes se sont pris en main pour améliorer leur bilan... avec succès. La juste récompense serait à tout le moins qu'on n'augmente pas leur contribution largement supérieure à celle des automobilistes. Dans l'optique de l'argumentation présentée plus haut, à défaut d'être réduite pour égaler celle des automobilistes (une autre solution utopique), elle devrait à tout le moins demeurer fixe jusqu'au jour où celle des automobilistes la rattrapera.

Annexe



Annexe A – Dynamique économique

Revenus gouvernementaux

Tel qu'indiqué dans la section «Impacts économiques» du document, une hausse des immatriculations se traduit généralement dans le monde motocycliste par une baisse très importante du nombre de motocyclettes immatriculées. En conséquence, l'apport économique de ce groupe de consommateurs est affecté en regard des revenus que reçoit le gouvernement et des retombés qu'il a sur l'économie en général.

Dans une évaluation à très haut niveau, que nous avons réalisé récemment, nous estimons l'impact économique annuel du motocyclisme à tout près de 700M \$ (million). Cette évaluation est même très conservatrice, ne voulant pas gonfler indûment les retombées. De cette somme, près de 200M \$ retournent dans les coffres de l'état sous forme de taxes et d'impôts aux particuliers ou aux entreprises.

Si une hausse des immatriculations en 2004 devait avoir les mêmes répercussions sur le monde motocycliste que nous avons connu en 1988 et sur une aussi longue durée, nous évaluons la diminution des revenus gouvernementaux à près de 45M \$ en moyenne par année pendant cette période.

Cet impact provient essentiellement de la dynamique économique du motocyclisme qui fait que les revenus gouvernementaux qui en résultent sont l'effet de plusieurs paramètres qui ne peuvent être pris isolément. Il y a des similitudes avec le principe des vases communicant, dans le fait que lorsqu'il y a une hausse des coûts dans un domaine, il y a quasi inévitablement une baisse de revenu dans un autre domaine. Cette dynamique prêche en faveur d'un examen multidimensionnel du motocyclisme, afin qu'une décision en rapport avec la situation financière de la SAAQ ne se traduise pas par des revenus globalement moins importants pour le gouvernement.

Impact sur l'industrie en général

Cette situation ne serait pas sans avoir des impacts additionnels sur l'industrie motocycliste dans son ensemble. Il est en effet trop complexe, dans le peu de temps dont nous disposons,

pour refléter adéquatement les autres impacts en terme de coûts sociaux qu'aurait une telle situation sur l'ensemble de l'économie. Ce genre d'analyse demande l'accès à des données que nous ne possédons pas et qui exige une recherche approfondie avant d'en comprendre le sens et la portée. Par contre, c'est un autre point qui milite en faveur d'une étude économique, sociologique et démographique du motocyclisme au Québec. Notre intention est de la réaliser seule s'il le faut, mais préférablement avec les organismes gouvernementaux afin qu'elle soit complète, vraisemblable et utile à tous les intervenants.

Annexe B : Lettre de Monsieur Jean Charest

Correspondance

LETTRE DE M. JEAN CHAREST AU CAPM

Cette lettre semble prometteuse pour l'avenir des relations entre le gouvernement et les motocyclistes. Il est vrai qu'elle a été écrite avant les récentes élections, mais il est quand même permis d'espérer...

Siège social

Secrétariat général Montréal
4364, rue Saint-Denis
Montréal (Québec) H2J 2L1
T 514 288 4364 1 800 361 1047
F 514 288 2654 mtj@plq.org

Secrétariat général Québec
1535, ch. Sainte-Foy, bureau 120
Québec (Québec) G1S 2P1
T 418 688 8910 1 800 463 4575
F 418 688 1416 quebec@plq.org

Jean Charest
Chef du Parti libéral du Québec



Montréal, le 21 mars 2003

Monsieur Normand Noiseux
Secrétaire corporatif
Comité d'action politique motocycliste
C. P. 49 007, Place Versailles
Montréal (Québec)
H1N 3T6

Monsieur,

La présente vise à donner suite à votre communication du 10 mars dernier sur la défense et le respect des droits de vos membres. D'entrée de jeu, l'histoire nous signale que le Parti libéral du Québec a été une formation politique qui s'est toujours préoccupée du droit de nos concitoyennes et de nos concitoyens : à titre d'exemple, rappelons l'adoption de la Charte des droits et libertés en 1975. Dans le prolongement de cette tradition, le Parti libéral du Québec entend combattre toute discrimination pouvant s'exprimer à l'endroit d'individus ou de groupes.

Un prochain gouvernement libéral entend intégrer l'établissement d'une politique assurant un rapprochement entre les citoyens et tous les corps policiers québécois. Cette politique obligera tous les corps de sécurité publique à développer des partenariats avec les institutions et organismes locaux afin d'adapter leurs stratégies d'interventions au profil des communautés et des groupes locaux et régionaux. Le Parti libéral s'est donné comme objectif de mettre le prochain gouvernement au service du citoyen dans un esprit d'équité et de justice.

Il ne fait aucun doute que vos préoccupations sont légitimes et je tiens à vous assurer de notre appui dans votre recherche du respect des droits fondamentaux de nos concitoyennes et de nos concitoyens et de l'abolition de préjugés que subiraient certains de vos membres.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Jean Charest