

# Comité d' action politique motocycliste



C.P. 49120, Place Versailles  
Montréal (Québec) H1N 3T6

Télécopieur : (514) 253-2276  
C. élect. : [info@capm.qc.ca](mailto:info@capm.qc.ca)  
Site web : [www.capm.qc.ca](http://www.capm.qc.ca)

Magazine : <i>La Griffé du loup</i> Revue : <i>Les Cahiers du CAPM</i> Bulletin interne : <i>Le Bloc -Notes du CAPM</i>
--

**Mémoire présenté à la  
Commission des transports et de l'environnement**

**Audiences publiques sur le projet de loi 55**

***Loi modifiant la loi sur la Société de l'assurance automobile  
du Québec et d'autres dispositions législatives***

Le 2 juin 2004

## Table des matières

---

<i>Introduction</i> .....	1
<i>Mise en contexte</i> .....	2
<i>Choix de société</i> .....	3
<i>Tendances inquiétantes</i> .....	4
<i>Historique</i> .....	6
<i>Compétition</i> .....	7
<i>Préoccupations</i> .....	8
<i>Groupe d'experts</i> .....	15
<i>Implication du motocyclisme</i> .....	17
<i>Mise en marche</i> .....	18
<i>Consultations publiques</i> .....	20
<i>Perspectives d'avenir</i> .....	23
<i>Conclusion</i> .....	24

## Introduction

---

Le Comité d'action politique motocycliste (CAPM), fondé le 2 octobre 1993, représente 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 à Québec en 2004, 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, composé de bénévoles, a su maintenir depuis plus de 10 ans, une influence mobilisatrice guidée par ses valeurs de dialogue et de concertation. Ses paramètres d'action se situent toujours dans le respect des lois et règlements édictés par les autorités gouvernementales. À ce titre, il décline les demandes des motocyclistes s'ils ne sont pas injustement accusés ou traités.

### Mission

Le Comité d'action politique motocycliste « si-après CAPM » daigne d'être reconnu comme le seul porte-parole politique de la communauté motocycliste du Québec et représente 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

---

En décembre 2003, suite à de nombreuses démarches, le CAPM rencontrait le cabinet du ministre des Transports afin de faire valoir ses revendications en regard d'une hausse, qui semblait imminente, des droits d'immatriculation et d'assurance des motocyclistes. À ce titre, nous déposons un document intitulé « Arguments prônant le gel des immatriculations motocyclistes » qui adressait nos principales préoccupations, une vision différente et élargie du monde motocycliste et nos inquiétudes quant à certains faits qui, à notre avis, n'étaient pas pris en considération par la Société de l'assurance automobile du Québec « ci-après SAAQ » dans la tarification des droits d'immatriculation et d'assurance des motocyclettes. La position du CAPM a été appuyée par la signature d'une pétition qui regroupe plus de 17 000 noms, représentant plus de 15 % de la population motocycliste.

Les argumentations des motocyclistes sont que les hausses des droits d'immatriculation et d'assurance ont, sur ses adeptes, un impact différent de celui qu'on retrouve dans la majorité des autres usagers de la route. En se basant sur l'expérience passée, elles diminuent de façon substantielle le nombre de motocyclettes enregistrées et en termes d'impact économique, priveraient le gouvernement d'entrées de taxes qui dépasseraient vraisemblablement les primes additionnelles qui seraient perçues par la SAAQ. Une telle hausse aurait donc un impact à la baisse sur la vente de motocyclettes et de services connexes d'où un manque à gagner additionnel pour le gouvernement en matière de revenus de taxes sur les produits et les services.

De plus, cette masse de motos qui se retrouveraient sur le marché usager entraînerait, comme à la fin des années '80, une dépréciation majeure de la valeur marchande de toutes les motos.

À notre avis, si ce projet de loi sous sa forme actuelle ne visait que l'élimination du déficit à présenter à la population et de transmettre l'odieux à une entité administrative, il pourrait être une réussite. Par contre, s'il se veut une réflexion sérieuse du rôle de la SAAQ dans notre société et sur ses actions, il y a place à une étude sérieuse.

Les points soulevés dans le présent document se veulent une réflexion du monde motocycliste concernant ce projet de loi, mais nous sommes d'avis qu'ils peuvent également s'appliquer à l'ensemble des usagers de la route.

## Choix de société

---

Lors de la création de la SAAQ en mars 1978, un choix de société avait été fait et à l'examen, il nous apparaît fort judicieux en ce qu'il vise d'abord l'indemnisation de la victime sans égard à la responsabilité. Celle-ci n'est sûrement pas parfaite, mais à coup sûr perfectible et avant tout enviée par plusieurs de nos voisins.

Ce choix avait également comme paramètre que la SAAQ devenait le dépositaire unique de la gestion des contributions et des indemnités versées en regard des accidents routiers. En outre, on lui confiait le mandat de participer également à la sécurité routière en lui attribuant la responsabilité d'établir les programmes de prévention et de sensibilisation qui devaient tendre à minimiser les accidents et surtout les pertes de vie. On s'attendait également à ce qu'elle soit autosuffisante.

La petite histoire de la SAAQ nous démontre que plusieurs interventions gouvernementales sont venues perturber son autosuffisance à travers les années et nous reviendrons d'ailleurs sur ce point à la section « Historique ».

D'autre part, nous prétendons qu'au cours des dernières décennies, le motocyclisme n'a pas reçu sa juste part d'attention de nos dirigeants gouvernementaux (incluant la SAAQ), en ce qu'il a été considéré comme un loisir plutôt que comme un véhicule de transport, et n'a donc pas bénéficié d'une intégration sérieuse au sein des usagers de la route. L'image de la motocyclette au Québec ne se compare en rien aux pays européens et certains états américains, où elle est au contraire perçue comme une solution à plusieurs problèmes, tels que les engorgements routiers, la pénurie de stationnement et l'économie d'essence, pour en nommer que quelques-uns.

En conséquence, les décisions prises à son égard ont relevées, selon nous, plus de l'improvisation que d'une vision intégrée et à long terme de ce véhicule. Il n'est pas étonnant que le motocyclisme refuse aujourd'hui de payer pour les erreurs passées, surtout qu'il a été très rarement consulté ou écouté durant tout ce temps.

Nous devrions donc nous réjouir en ce que le projet de loi 55 vienne encadrer les interventions gouvernementales dans l'autosuffisance de la SAAQ. Nous croyons que, bien que l'objectif soit louable, la raison fondamentale en est questionnable et la façon dont fonctionnera dorénavant la SAAQ sera préoccupante pour l'ensemble des usagers de la route, et particulièrement pour le motocyclisme.

## Tendances inquiétantes

---

### Entités administratives

Selon notre compréhension de l'intervention du ministre des Transports, monsieur Yvon Marcoux, à l'Assemblée nationale et rapportée dans le Journal de débats du 25 mai 2004, le dépôt du projet de loi 55, *Loi modifiant la Société de l'assurance automobile du Québec et d'autres dispositions législatives* s'inspirerait de lois semblables qui ont touché, sous le précédent gouvernement, la Commission sur la santé et la sécurité au travail « ci-après CSST ».

Nous sommes d'avis que cette tendance est inquiétante, car bien que plusieurs de ses objectifs soient louables, certaines de ses conséquences nous apparaissent néfastes. Une d'entre elles est de créer des entités administratives, hors du périmètre comptable du gouvernement, qui, sous le couvert de l'autosuffisance, iront chercher dans les poches des contribuables, dont les motocyclistes, des sommes que le gouvernement aurait eues à justifier par la levée de taxes et d'impôts. Ce faisant, le gouvernement écarte certaines situations embarrassantes qui nuisent à sa recherche de l'équilibre budgétaire.

Une autre facette du projet de loi qui nous apparaît absente est la participation des usagers dans les processus de décisions et non pas uniquement en consultations publiques.

On cherche donc à sortir du périmètre comptable le déficit de 300 millions de la SAAQ, en sachant très bien que les primes seront augmentées. Finalement, personne ne veut avoir l'odieux de porter la responsabilité des agissements passés.

Nous sommes d'avis que les gouvernants sont redevables en totalité des sommes perçues auprès des citoyens et qu'en créant ces entités administratives ils détournent l'attention et tentent de présenter une image de bons administrateurs.

Une de nos préoccupations en regard du projet de loi 55, est qu'il permettra dorénavant à la SAAQ et à un conseil d'experts de prendre les actions requises pour amener la SAAQ à l'autosuffisance. Cet objectif louable a le travers de ne pas tenir compte des actions passées et de tenter de laisser croire que le déficit actuel de la SAAQ est tributaire uniquement du mauvais rendement des marchés boursiers au cours des dernières années. Nous croyons plutôt qu'il faut peut-être rafraîchir les mémoires afin de bien faire comprendre sur quelle base historique reposera le nouvel équilibre de la SAAQ.

Nous devons donc nous inquiéter que l'exemple de la CSST devienne la norme. Nous demandons à nos élus, tout parti confondu, de gouverner et d'assumer la responsabilité de leurs décisions. Nous devons nous préoccuper de la formation d'entités administratives qui auront un impact sur la contribution des citoyens au financement de la province, et ne figurant pas au bilan du

gouvernement. Nous sommes d'avis qu'il faut assumer nos choix passés et vivre avec l'impact en toute transparence.

## **Solution facile**

Nous demeurons très inquiets quant aux solutions faciles qui constitueraient à augmenter les tarifs plutôt que de mettre l'accent sur la prévention. À la lecture des débats de l'Assemblée nationale sur ce projet de loi, on remarque qu'on semble particulièrement fier du bilan routier en ce qui a trait aux décès et aux blessés. On semble attribuer beaucoup de bénéfices aux différents programmes de prévention et de sensibilisation, sans mentionner un facteur très important, soit l'amélioration plus que substantielle des véhicules en termes de technologies et de mécanismes pour la protection des conducteurs. Non seulement les véhicules réagissent mieux avant l'accident, mais ils protègent mieux le conducteur et les passagers à l'impact dans le cas de l'automobile.

Cependant, l'éducation et la prévention au niveau du motocyclisme n'a pas été, selon nous, à la hauteur des dangers qu'on semble attribuer à ce véhicule. Le présent projet de loi ne nous sécurise pas à ce propos, car on n'y sent pas une implication suffisante des usagers de la route dans les groupes décisionnels.

## Historique

---

Ni la SAAQ, ni le ministre des Finances ne parlent des ponctions de plusieurs milliards de dollars effectuées par les différents gouvernements, au fil des ans, dans le fonds d'indemnisation des victimes d'accidents de la route de la SAAQ.

Ces piges auxquelles le CAPM s'est d'ailleurs opposé en 1994, par un recours collectif avec le D<sup>r</sup> Carol Villeneuve, ne sont jamais évoquées même si elles sont en bonne partie responsables de la situation financière de la SAAQ.

Depuis 1999, la SAAQ à l'intention d'augmenter les droits d'immatriculation et d'assurance des motocyclistes. 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 et en amélioration constante depuis plusieurs années. 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.

Bien sûr nous devons nous réjouir du fait que le projet de loi prévoit que les sommes au Fonds d'assurance serviront uniquement pour les fins de la Société de l'assurance automobile du Québec. Cependant l'article 17.3 de la loi qui se lit comme suit :

***17.3. Les sommes dont la Société prévoit ne pas avoir besoin immédiatement pour ses affaires courantes sont déposées auprès de la Caisse de dépôt et placement du Québec***

Il n'est pas de nature à nous rassurer quant à la protection qu'ils recevront en termes d'affectation exclusive aux besoins de la Société de l'assurance automobile du Québec. Une précision additionnelle à cet article nous apparaît nécessaire.

Ce que le projet de loi 55 ne dit pas, c'est que les sommes perçues à travers les ponctions du gouvernement ont servi selon nous à financer des activités qui n'étaient pas reliées aux domaines des usagers de la route. Ce faisant, ils ont enlevé à la SAAQ sa capacité de s'accumuler un fonds qui aurait pu assurer son autosuffisance à long terme. Aujourd'hui, il va lui faire porter l'odieux de récupérer ces sommes sur le dos des usagers de la route.

La rigueur administrative exigerait que le gouvernement contribue au Fonds d'assurance, afin d'en rétablir l'équilibre, et ensuite donne à la SAAQ le mandat d'atteindre l'autosuffisance. Ainsi, ceux qui ont bénéficié des ponctions passées seraient aussi contributeur au rééquilibre et non uniquement les usagers de la route.

## Compétition

---

### Clientèle captive

La caractéristique prédominante de la SAAQ est d'être d'abord étatique. Dans les faits, le projet de loi 55 l'éloigne de la surveillance des élus et lui attribue quasiment l'autonomie d'une entreprise privée à la différence qu'elle n'aura pas de compétiteur. Elle relèvera donc plus des activités d'administrateurs que de celles d'élus.

La mise sur pied d'un conseil d'experts et de consultations publiques n'assure et ne rassure en rien les usagers de la route et plus particulièrement, les motocyclistes qui sont depuis longtemps dans la mire de la SAAQ.

Donc, peu importe la tarification qui sera fixée, il n'y aura pas d'alternative pour les contributeurs car la clientèle est captive. À titre d'exemple, la compétition oblige une firme à minimiser ses frais d'administration afin de demeurer compétitive, car ces derniers sont généralement une part importante des tarifs qu'elle demande. La SAAQ n'ayant pas de modèle comparatif, sur quelle base évaluera-t-elle ses frais pour minimiser les impacts sur la tarification ? Les parts de marché sont également un motivateur dans la tarification de l'assureur afin de s'approprier un bassin suffisamment grand pour influencer à la baisse ses tarifs. Aucun des éléments de la compétition n'influencera la SAAQ dans ses décisions.

Tout ceci rend inquiétant l'éloignement que ce projet de loi créera entre les élus et la SAAQ.

### Comparatif

Les débats nous ont appris que la SAAQ avait fait une étude comparative sur les tarifications des autres provinces et pouvait affirmer que les conducteurs québécois avaient une situation très avantageuse. Cette constatation ne doit pas permettre de conclure qu'une hausse des droits d'immatriculation et d'assurance est acceptable. Il serait trop facile d'utiliser des comparatifs où le Québec est avantagé pour justifier des hausses de taux et ignorer les situations de désavantage, tel les taux d'imposition et de taxation.

Une partie de la situation déficitaire de la SAAQ est attribuable aux ponctions passées et sans elles, il y a fort à parier que nous aurions beaucoup moins de difficultés à rencontrer l'autosuffisance. La situation doit donc être soupesée dans son ensemble en s'assurant de ne pas évacuer des éléments gênants.

## Préoccupations

---

### Compétences en matière de motocyclisme

Si le passé est garant de l'avenir, il n'y a aucune raison de se réjouir, car nous ne percevons pas de façon claire dans la modification à la loi, comment l'absence dénotée jusqu'à aujourd'hui de la SAAQ dans le milieu motocycliste va changer. Si les mêmes attitudes continuent, nous passerons plus de temps à dénombrer les victimes qu'à en diminuer le nombre.

Cette réflexion est suscitée par le fait qu'on semble considérer la motocyclette comme un véhicule, au même titre que l'automobile, quand il s'agit de faire de la prévention. À témoin, l'absence régulière de communication concernant le motocyclisme, que ce soit sur son site Internet ou dans la documentation qu'elle distribue lors du renouvellement des droits d'immatriculation, d'assurance et de permis de conduire. Elle est pourtant dans une position rêvée pour communiquer, à chaque saison, à l'ensemble des usagers de la route et leur indiquer le retour des motocyclistes sur la route.

En quoi cette préoccupation a-t-elle à voir avec le présent projet de loi ? Et bien, si la SAAQ devient une entité administrative comme semble le laisser sous-entendre le projet de loi 55, et qu'elle s'éloigne du pouvoir des élus, il y a de quoi être inquiet, car elle sera de plus en plus isolée et peu ouverte comme par le passé à discuter de ces problématiques.

Concernant la prévention, jusqu'à ce jour, c'est le monde motocycliste qui s'est pris en main, à la mesure de ses moyens, et a tenté de pallier pour l'absence de la SAAQ dans ce domaine. Évidemment, le motocyclisme étant formé d'associations, mais également en grande partie de motocyclismes individuels, il aurait espéré la collaboration de la SAAQ dans la diffusion de son message.

Il est primordial que le présent projet de loi tienne compte des réalités de certains véhicules qui, par leur spécificité, ne doivent pas être noyés dans la masse et administrés par des non-initiés. Cette lacune ne pourra en aucun temps être corrigée par les consultations publiques car, à ce moment, les décisions auront quasiment été prises et il sera trop tard pour poser des gestes préventifs. À titre d'exemple, comment ne pas se questionner sur une organisation qui avait aboli les cours de conduite pour motocyclistes il y a quelques années ?

L'éducation, la prévention et la sensibilisation sont indispensables pour traiter certaines situations à la source. En matière de motocyclisme, l'implication de la SAAQ dans ces domaines est plus que décevante.

## Équité des cotisants

Chaque année, la SAAQ dépense des millions de dollars perçus auprès des automobilistes, mais aussi des motocyclistes pour défrayer les dépenses engendrées par les piétons et les cyclistes 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 ses actions* » que la SAAQ prétend défendre.

Selon l'article du Journal de Montréal du 1<sup>er</sup> novembre 2003, la SAAQ a maintenant identifié d'autres cibles, soit les jeunes et les motocyclistes qui contribuent peu, selon eux, aux indemnités qu'ils réclament. L'article rapporte 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* ».

Ceci pourrait sembler 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 et qui trop souvent se retrouvent impliqués dans des accidents. Ces équipements de ferme sont, selon nous à tort, exemptés de droits d'immatriculation en vertu des articles 14 et 15 du Code de la sécurité routière et qui sont en plus exemptés de feux de signalisation routière en vertu de l'article 240.2 du même Code.

Le bilan routier 1996-2002, représenté au tableau ci-après, démontre que les piétons et les 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 %
<b>Grand total</b>	<b>858</b>	<b>766</b>	<b>685</b>	<b>762</b>	<b>765</b>	<b>615</b>	<b>520</b>	<b>4971</b>	<b>100,00 %</b>

\*\* 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

On comprend bien que les piétons sont généralement victimes de véhicules automobiles et qu'il pourrait sembler raisonnable d'en imputer les coûts d'indemnisation aux conducteurs fautifs. Cependant, il ne faut pas négliger le comportement imprudent de plusieurs piétons et cyclistes qui sont victimes d'accidents. À ce chapitre, la carence quant à la mise en force des règlements visant cette population d'indemnisés est sans doute à l'origine de ces imprudences. Il y a lieu d'avoir une réflexion très sérieuse sur la façon de faire contribuer ces deux catégories qui se retrouvent dans l'ensemble des indemnisés. Une partie des impôts aux particuliers perçus pourrait être transférée annuellement à la SAAQ en guise de contribution globale. La charge que représente l'indemnisation des piétons et des cyclistes serait ainsi répartie sur l'ensemble de la population et serait, par individu, fort probablement infime. Évidemment, cette alternative devrait s'accompagner d'un renforcement, par la SAAQ, de la mise en force de règlements s'adressant aux piétons et aux cyclistes.

## Victime cotisée

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. À notre connaissance, il en va de même pour les statistiques sur les causes réelles d'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, pendant plusieurs années, de l'obligation des cours de conduite de motos.

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 d'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 en matière de sécurité

routière, à produire des études et des programmes de sensibilisation destinés au monde motocycliste pour constater que la SAAQ a un sérieux rattrapage à faire dans ce domaine.

## Double contribution

La tarification de la motocyclette doit absolument tenir compte de la double tarification que les motocyclistes subissent. 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, puisque dans une très grande proportion un des deux véhicules est forcément inutilisé pendant que la personne se sert de l'autre.

Cette particularité s'adresse peut-être à d'autres usagers de la route et il faut absolument que les critères de tarification en tiennent compte, sans quoi on introduit une iniquité.

## Critères de tarification

Il est donc évident que plusieurs des sujets traités ci-dessus devront affecter directement les critères de tarification tel que décrit au premier alinéa de l'article suivant :

*17.7. Dans le cadre de son mandat, le conseil d'experts doit :*

*1° évaluer les critères de tarification des contributions d'assurance adoptés par la Société et s'assurer qu'ils correspondent notamment aux principes d'autofinancement du régime, d'indemnisation par les utilisateurs de véhicules routiers, d'équité et de faisabilité administrative*

Ces critères seront vraisemblablement basés sur des données que possédera la SAAQ et qui seront rendues disponibles au conseil d'experts. Il faudra donc que ces critères et les données les supportant soient également disponibles aux groupes qui voudront se prévaloir des consultations publiques afin qu'ils puissent en évaluer la rigueur et leur impact sur la tarification. Nous traiterons d'ailleurs de ce sujet à la section « Représentation sérieuse ».

Lorsqu'on parle d'équité à l'alinéa 4 de l'article 17.7 :

*4° tenir compte des risques différents inhérents à chaque catégorie d'assurés, de l'autofinancement visé pour chacune de ces catégories ainsi que de l'équité à maintenir entre chaque catégorie d'assurés;*

Il vaudrait mieux définir cette notion, car elle peut s'avérer très large dépendant de la partie qui l'utilise. Nous croyons que pour les motocyclistes, plusieurs de ces critères se retrouvent dans le document d'argumentations cité à la section « Mise en contexte ».

## Apparences

Dans le premier alinéa de l'article 17.7 du projet de loi 55, on indique :

*17.7. Dans le cadre de son mandat, le conseil d'experts doit :*

*1° évaluer les critères de tarification des contributions d'assurance adoptés par la Société et s'assurer qu'ils correspondent notamment aux principes d'autofinancement du régime, d'indemnisation par les utilisateurs de véhicules routiers, d'équité et de faisabilité administrative*

Dans les faits, l'expérience nous a prouvé que la perception du motocycliste par des non-initiés est souvent bien loin de la réalité. À ce titre, vous comprendrez que nous puissions nous inquiéter que les critères de tarification soient décidés sans la participation des principaux intéressés. Certains pourront prétendre que ce n'est pas d'usage de le faire dans le monde de l'assurance. Par contre, puisque nous devons considérer la SAAQ comme une société d'État ayant le monopole de la tarification dans son domaine, il est raisonnable de croire que les approches pourraient être différentes.

## État des routes

Dans le cadre de nos préoccupations, il y a le piteux état du réseau routier qui n'est pas pris en considération lors des accidents impliquant les motocyclettes. Les commentaires que nous recevons à ce sujet sont fréquents et il faut être motocycliste ou avoir déjà été passager sur une moto pour comprendre comment ce facteur augmente le risque de façon substantielle et la conduite. On nous dit fréquemment que les motocyclistes devraient recevoir une prime de risque pour conduire dans de telles conditions.

Si nous soulevons ce fait, c'est que la SAAQ, dans la recherche de moyens préventifs, devrait depuis longtemps avoir identifié ce risque et fait les représentations qui s'imposent. Seule l'implication des utilisateurs dans le processus de décision pourrait permettre cette sensibilisation. Nous ne mettons pas en cause la bonne foi des acteurs qui orientent les décisions de la SAAQ, mais nous sommes persuadés que la présence d'utilisateurs améliorerait de façon significative les programmes de prévention.

## Dépenses judiciaires

La tarification est bien évidemment tributaire des indemnités qui sont versées, qu'elles soient corporelles ou matérielles. À ce titre, nous croyons que la SAAQ devra revoir sa gestion des indemnités matérielles au même titre que le ferait une compagnie d'assurance.

Il nous arrive de voir des indemnités matérielles qui sont questionnables tant à la cause de demande d'indemnité qu'au montant lui-même.

À ce chapitre, nous ne pouvons qu'approuver l'intention mentionnée par le ministre des Transports à l'Assemblée nationale, en ce qu'elle demande à la SAAQ de changer ses méthodes et de parfaire l'administration des différents programmes. Nous croyons qu'il serait cependant préférable d'introduire au projet de loi une facette prévoyant la mise en marche des éléments contenus dans le projet de loi 55. Nous toucherons cet élément à la section « Mise en marche ».

## Groupe d'experts

---

### Connaissance du motocyclisme

Au huitième paragraphe de l'article 17.7, on peut lire :

***8° tenir compte des préoccupations économiques et sociales que lui indique la Société et la population.***

Selon notre compréhension de ce paragraphe, il nous apparaît raisonnable de croire que le conseil d'experts devra avoir une connaissance du motocyclisme pour faire son travail. Cependant, sa composition décrite au premier paragraphe de l'article 17.6 ne nous rassure pas quant à cette connaissance essentielle.

***17.6. Avant de modifier un règlement sur les contributions d'assurance, la Société doit obtenir l'avis d'un conseil d'experts constitué à cette fin. Le conseil d'experts est composé de trois membres représentatifs des milieux de l'actuariat et de l'assurance et qui sont nommés par le gouvernement.***

En fait, on demandera à des experts en actuariat et en assurances de tenir des consultations publiques pour prendre en compte les préoccupations économiques et sociales. Nous ne voyons vraiment pas, dans la qualification des membres de ce conseil, ce qui leur permettra de porter un jugement adéquat sur les préoccupations sociales de la population. Encore ici, l'absence d'utilisateurs dans le processus est manifestement une carence.

### Critères de sélection

À l'article 17.7, on peut lire :

***17.7. Dans le cadre de son mandat, le conseil d'experts doit :***

***1° évaluer les critères de tarification des contributions d'assurance adoptés par la Société et s'assurer qu'ils correspondent notamment aux principes d'autofinancement du régime, d'indemnisation par les utilisateurs de véhicules routiers, d'équité et de faisabilité administrative***

À première vue, il semble que les critères de tarification seront porteurs des contributions que les usagers de la route devront défrayer. Il n'apparaît pas que ces critères seront publics et qu'ils pourront être contestés. À moins qu'ils fassent partie des données qui seront transmises aux participants des consultations publiques, car ils seront vitaux pour que les échanges soient valables. Nous élaborons sur ces données à la section « Consultations publiques ».

## Juge et partie

Certaines règles de fonctionnement du conseil d'experts sont décrites au cinquième paragraphe de l'article Article 17.6 :

*Le conseil d'experts adopte ses règles de fonctionnement après que ses membres ont désigné parmi eux un président. La Société détermine les modalités du mandat du conseil d'experts et lui fournit le support nécessaire à son bon fonctionnement.*

La définition des modalités du mandat du conseil d'experts par la SAAQ nous apparaît surprenante. En fait, selon notre compréhension de ce paragraphe, c'est l'entité qui sera examinée qui donne les modalités du mandat à ses examinateurs. Si notre compréhension est valable, il semble y avoir un problème. Nous croyons qu'il serait normal que les modalités du mandat soit issues d'un accord entre la SAAQ et le gouvernement ou la Commission des transports et de l'environnement afin d'en garantir l'impartialité.

## Implication du motocyclisme

---

### Conseil d'administration

La composition du conseil d'administration nous apparaît préoccupante quant à l'absence de représentation des utilisateurs. Nous ne pouvons concevoir que la SAAQ qui sera dorénavant responsable d'établir la tarification des usagers de la route et des programmes de prévention, en plus d'être éloigné des élus, n'aura aucun représentant des utilisateurs sur son conseil d'administration. Il y a sûrement des gens de calibre qui pourraient occuper une telle fonction et qui rendraient ainsi la SAAQ plus transparente aux yeux de la population en générale.

Nous ne remettons pas en cause la pertinence des domaines d'activités qui se retrouveront au conseil d'administration, mais la représentation des utilisateurs est essentielle si on veut créer un équilibre.

### Participation au processus décisionnel

Les alinéas 3, 4 et 5 de l'article 17.7 énumèrent plusieurs facettes dans lesquelles les motocyclistes et les autres utilisateurs d'ailleurs devraient être sollicités :

*3° évaluer les mesures de prévention en matière de sécurité routière et les mesures de promotion qui s'y rattachent, afin de réduire les risques associés à l'usage de la route;*

*4° tenir compte des risques différents inhérents à chaque catégorie d'assurés, de l'autofinancement visé pour chacune de ces catégories ainsi que de l'équité à maintenir entre chaque catégorie d'assurés;*

*5° s'assurer que les contributions d'assurance sont justes et raisonnables;*

La SAAQ n'est pas une compagnie d'assurance comme les autres, il faut donc prévoir la gérer différemment. Les utilisateurs doivent être invités à faire partie des groupes d'analyse des causes des réclamations afin de bien établir les tarifications.

Élaborer une table permanente d'usagers experts pourrait grandement faciliter le lien avec les utilisateurs, en regard de la compréhension des causes et de la communication aux différents utilisateurs. Ces utilisateurs experts, issus de groupes tels que le Comité d'action politique motocycliste, la Fédération motocycliste du Québec, le CAA-Québec, l'Association pour la protection des automobilistes et d'autres proposés par les groupes d'utilisateurs, pourraient avoir des mandats d'une durée maximale de 2 à 5 ans.

## Mise en marche

---

### Démarrage

Au deuxième alinéa de l'article 23.0.19, on indique que la Commission parlementaire compétente [peut] au moins une fois par année entendre le président et directeur général.

Nous avons reproduit ci-dessous cet article.

*23.0.19. Le président et directeur général de la Société est imputable devant l'Assemblée nationale de la gestion du Fonds d'assurance.*

*La commission parlementaire compétente de l'Assemblée nationale peut au moins une fois par année entendre le président et directeur général afin de discuter de sa gestion du Fonds d'assurance.*

*La commission parlementaire peut notamment discuter des états financiers, du rapport annuel de gestion et de toute matière administrative liée au Fonds d'assurance qui peut avoir été signalée dans un rapport du vérificateur général ou du Protecteur du citoyen.*

Nous croyons que le verbe « pouvoir » devrait être remplacé par « devoir » afin de ne pas se retrouver devant des situations difficiles, particulièrement pendant les premières années de ce nouveau mode de fonctionnement

En outre, puisqu'on va assister à un changement majeur, il nous apparaîtrait raisonnable que le président et directeur général de la SAAQ aient à venir présenter à la Commission des transports et de l'environnement un plan de mise en place de ces nouveaux mécanismes et des actions de modernisation et de contrôle des coûts qu'il entend mettre de l'avant pour se conformer aux nouvelles dispositions de la loi.

### Mécanismes de suivi

Sauf l'élément cité ci-dessus, nous n'avons pas vu de mécanismes de suivi tel qu'il est utilisé pour Hydro-Québec par exemple. Nous ne voulons pas nous prétendre des experts en matière administrative gouvernementale, mais il nous apparaît essentiel que la prévention soit de rigueur

afin d'éviter des dérapages qui seraient de nature à enlever la crédibilité à cette transformation et à se traduire par des contributions excessives auprès des utilisateurs de la route.

## Coûts

De telles modifications ne sont pas sans générer des coûts de mise en place et généralement, ils seront refilés aux utilisateurs à travers la tarification. Voici une raison de plus pour que la présentation d'un plan de mise en place, tel que soulevé précédemment, soit retenue.

## Consultations publiques

---

### Impact réel

Le projet de loi indique que, selon l'article 17.6, il y aura la tenue de consultations publiques et il énumère les éléments qui devront composer l'avis indiquant leurs tenues.

*Le mandat du conseil d'experts est de revoir la démarche suivie et de vérifier les données utilisées à l'appui des modifications réglementaires envisagées par la Société. Il doit également tenir une consultation publique en publiant un avis à cet effet à la Gazette officielle du Québec de même que dans au moins un quotidien de langue française et un quotidien de langue anglaise de son choix. Cet avis doit indiquer:*

- 1° la nature des modifications réglementaires envisagées par la Société relativement aux contributions d'assurance;*
- 2° la tenue d'une consultation publique pour examiner ces modifications;*
- 3° la possibilité pour toute personne intéressée de présenter ses observations;*
- 4° le lieu, la date et l'heure de la consultation publique.*

La tenue de consultations publiques est définitivement une amélioration en regard de la situation qui règne actuellement. En effet, aujourd'hui, la hausse des tarifications est un exercice qui semble se passer dans le plus grand secret, le plus souvent rendue publique à travers les médias pour apparaître comme un fait accompli. Pour que les consultations soient considérées positivement, il faudra qu'elles aient un impact sur les décisions et non pas être uniquement un exercice pour permettre aux intéressés de parader sans pour autant influencer le résultat final. La crédibilité de ces consultations en dépend.

Cependant, elles ne devraient pas se substituer à l'implication directe des utilisateurs de la route dans le processus décisionnel. L'absence d'une présence dans le processus de décision doit être une préoccupation que nous ne retrouvons pas dans le présent projet de loi. En effet, la composition du conseil d'administration et du conseil d'experts ne permet pas de s'assurer que la position des motocyclistes sera tenue en compte dès les premières phases d'une éventuelle révision des tarifications. Les consultations publiques ne doivent donc pas être considérées comme adressant les préoccupations déjà citées à la section « Implication du motocyclisme ».

## Représentation sérieuse

La crédibilité des consultations publiques sera également tributaire du sérieux qu'on voudra bien leurs donner. À ce titre, il nous apparaît que la disponibilité des données qui auront permis à la SAAQ et au conseil d'experts de poser leur diagnostic et le taux de contribution en conséquence, est primordial. Il est en effet facile de soutenir certaines prétentions lorsqu'on est le seul à posséder les données pour le faire.

Ces données devront évidemment être suffisamment ventilées pour permettre aux groupes qui voudront faire valoir leurs points, d'en faire une analyse rigoureuse. Dans les faits, elles ne doivent pas être un constat de la situation sans pouvoir être interprétées. En fonction de cette situation, il faudra que la convocation des consultations publiques tienne compte d'un délai raisonnable permettant aux groupes de digérer ces données et de se préparer. Ce délai devra tenir compte du fait que ces données bien connues de la SAAQ et du groupe d'experts ne le sont pas des acteurs externes.

La disponibilité de ces données nous apparaît tout à fait justifiée par l'expérience du passé qui nous a démontré que les données présentées par la SAAQ sous forme de statistiques peuvent être vues sous plusieurs angles et être interprétées de plusieurs façons.

## Diffusion

Les mécanismes de diffusion de ces consultations publiques seront décrits au second paragraphe de l'article 17.6.

Le mandat du conseil d'experts est de revoir la démarche suivie et de vérifier les données utilisées à l'appui des modifications réglementaires envisagées par la Société. Il doit également tenir une consultation publique en publiant un avis à cet effet dans la Gazette officielle du Québec de même que dans au moins un quotidien de langue française et un quotidien de langue anglaise de son choix.

Nous croyons que les quotidiens utilisés pour diffuser la tenue de telles consultations devraient avoir une qualification plus précise en ce qui regarde leur capacité de rejoindre la majorité des groupes à travers le Québec. La prise en compte de la langue ne nous apparaît donc pas suffisante. Il faudrait y adjoindre une notion de couverture nationale.



## Perspectives d'avenir

---

L'article 17.4 annonce une période plutôt sombre pour l'ensemble des usagers de la route.

*17.4. Les contributions d'assurance fixées en vertu des articles 151 à 151.3 de la Loi sur l'assurance automobile doivent, à compter de l'exercice financier se terminant au plus tard le 31 décembre 2012, couvrir le paiement de toutes les indemnités découlant d'accidents survenus au cours de la période pour laquelle ces contributions d'assurance sont fixées ainsi que de tous les autres coûts résultants de l'application de la Loi sur l'assurance automobile pour cette période.*

*Dans l'éventualité d'une insuffisance de l'actif, les contributions d'assurance doivent être fixées de manière à combler cette insuffisance sur une période maximale de 15 ans.*

Il est indéniable que, si la SAAQ doit se rentabiliser uniquement en fonction de sa situation financière actuelle, ce sont les usagers de la route qui en paieront la note. Ceci laisse également entrevoir que les hausses de tarification pourraient s'effectuer en cascade sur plusieurs années. À ce chapitre, nous croyons que la SAAQ, à très court terme, aura une image claire des hausses de tarification successives qui seront nécessaires pour atteindre son autosuffisance et elle devrait donc en faire connaître la teneur le plus tôt possible.

Cette demande de notre part ne doit pas être perçue comme une acceptation des hausses de tarifs éventuelles, car nous maintenons notre principe que nous défendons depuis des années, à savoir : « Pas un dollar d'augmentation, sans justifications ».

## Conclusion

---

En conclusion, il est important de faire ressortir les éléments majeurs présentés dans le présent document qui devraient être pris en considération dans le cadre de la révision de l'étude du projet de loi 55, *Loi modifiant la Loi de la Société de l'assurance automobile du Québec et d'autres dispositions législatives*.

Le projet de loi 55 éloigne la SAAQ de la surveillance des élus et lui donne les pouvoirs d'une entreprise privée.

La tendance à créer des entités administratives, hors du périmètre comptable du gouvernement, est inquiétante, car bien que plusieurs de ses objectifs soient louables, certaines de ses conséquences nous apparaissent néfastes.

L'intention mentionnée par le ministre des Transports à l'Assemblée nationale, en ce qu'elle demande à la SAAQ de changer ses méthodes et de parfaire l'administration des différents programmes, est excellente.

Les critères de tarification ne doivent pas être décidés sans la participation des principaux intéressés.

Nous ne voyons vraiment pas, dans la qualification des membres du conseil d'experts, ce qui leur permettra de porter un jugement adéquat sur les préoccupations sociales de la population.

Les modalités du mandat confié au conseil d'experts doivent être issues d'un accord entre la SAAQ et le gouvernement ou la Commission des transports et de l'environnement afin d'en garantir l'impartialité.

La représentation des usagers de la route au conseil d'administration de la SAAQ est essentielle si on veut créer un équilibre.

Une table permanente d'usagers experts pourrait grandement faciliter le lien avec les usagers de la route, en regard de la compréhension des causes d'accidents et de la communication aux différents usagers de la route.

Un plan de mise en place de nouveaux mécanismes et d'actions de modernisation et de contrôle des coûts que la SAAQ entend mettre de l'avant pour se conformer aux nouvelles dispositions de la loi doit être présenté.

La crédibilité des consultations publiques dépend des impacts qu'elles auront sur les décisions.

La disponibilité des données qui aura permis à la SAAQ et au conseil d'experts de poser leur diagnostic et le taux de contribution en conséquence, est primordial.

Ces éléments majeurs doivent être harmonisés en fonction des préoccupations du motocyclisme qui ont été citées en détail dans le présent document et dont un bref résumé apparaît ci-après.

L'histoire de la SAAQ nous démontre que plusieurs interventions gouvernementales sont venues perturber son autosuffisance à travers les années. La rigueur administrative exigerait que le gouvernement contribue au Fonds d'assurance, afin d'en rétablir l'équilibre, et ensuite donne à la SAAQ le mandat d'atteindre l'autosuffisance.

Le régime d'indemnisation sans égard à la faute ne semble pas en équilibre avec les paramètres de tarification qui, dans le cas des motocyclistes, leurs attribuent la responsabilité d'accidents où ils sont manifestement victimes.

Plus de 99 % des motocyclistes sont également des automobilistes et à ce titre, ils paient une double contribution 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.

Les piétons et les cyclistes qui ne contribuent en rien au financement du système et qui sont pourtant indemnisés. Une partie des impôts aux particuliers perçus pourrait être transférée annuellement à la SAAQ en guise de contribution globale.

Les hausses des droits d'immatriculation et d'assurance ont, sur les adeptes de la moto, un impact néfaste et différent de celui qu'on retrouve dans la majorité des autres usagers de la route.

Nous ne percevons pas, de façon claire, dans la modification à la loi, comment l'absence dénotée jusqu'à aujourd'hui de la SAAQ dans le milieu motocycliste va changer.

Ce projet de loi ne règle en rien les raisons historiques qui ont amené la position financière que connaît actuellement la SAAQ. Il identifie plutôt, sans les nommer spécifiquement, qui paiera la facture. Le motocyclisme québécois pourrait être à l'aube d'une période plutôt sombre si la SAAQ donne intégralement suite à ses projets passés. La distance mise entre la SAAQ et les élus, par ce projet de loi, créera à notre avis plus de problèmes qu'il n'en règlera. Tel que présenté, il relève plus de l'exercice comptable que d'une vision sociétale.