

La SAAQ et le MTQ nous mentent

Arguments vs vérités

Parce que les faits sont plus éloquentes que les fonctionnaires



Christian Bergeron

Les coûts d'indemnisation des victimes d'accidents reliés à l'alcool au volant sont évalués à plus de 3,5 milliards de dollars.

Au cours du mois de septembre, le Front commun motocycliste, a publié plusieurs fils de presse avant la manifestation de deux jours au Parlement. Voici une synthèse de ses arguments.

Est-ce qu'il y a moins d'accidents automobiles suite aux mesures prises par le MTQ et la SAAQ? NON! Selon le bilan routier 2008 de la SAAQ, il y a moins de mort et de blessés. Mais dans le même document, on constate qu'il y a plus d'accidents automobiles qu'avant! Comment expliquer ceci? La diminution des décès et blessures est essentiellement due à l'amélioration des dispositifs passifs de sécurité tels que les ceintures de sécurité, les coussins et rideaux gonflables, etc. Donc très peu, sinon rien à voir, avec les mesures mises en place.

Les motocyclistes sont-ils plus prudents que les automobilistes? OUI! Toujours selon les chiffres de la SAAQ, les motocyclistes continuent d'afficher le plus haut taux de réussite (90 %) dans les tests sur route de la SAAQ et la plus grande diminution pour l'ensemble des victimes avec une baisse de 18 % depuis 2003. Il faut noter que cette amélioration du bilan

routier des motocyclistes repose essentiellement sur leur comportement, puisque, contrairement aux automobilistes, ils n'ont pas profité des mesures de sécurité passive sur leur véhicule.

Les arguments de la SAAQ sont-ils exacts? NON! Selon John Harbour, président de la SAAQ, les motocyclistes ont été subventionnés pour un montant de plus de 1 milliard de dollars au cours des 30 dernières années. À son avis, c'est pour des raisons d'équité qu'il faut augmenter les frais d'immatriculation des motos.

Les motocyclistes sont-ils plus prudents que les automobilistes?

OUI!

Ce qu'il omet de mentionner à la population, c'est qu'au cours des cinq dernières années seulement, les jeunes automobilistes de 16 à 24 ans ont été impliqués dans six fois plus d'accidents que les motocyclistes, causant 3 fois plus de morts et blessés graves.

Il omet également de dire qu'au cours des 10 dernières années, les coûts d'indemnisation des victimes d'accidents reliés à l'alcool au volant (avec un taux d'alcoolémie supérieur à la limite permise) sont évalués à plus de 3,5 milliards de dollars.

Toutes ces informations proviennent pourtant de la SAAQ.

Les hausses sont-elles vraiment équitables? NON! Selon la ministre des Transports, les hausses d'immatriculation motos sont une question d'équité envers les autres bénéficiaires de la SAAQ. Voici ce qu'elle considère équitable:

La part d'assurances sur l'immatriculation de la moto sport dite « à risque » d'un père de famille de 42 ans, sans accident ou points de démérite à son dossier, coûtera

1366\$ en 2010, pour un total de 1410\$ pour environ 6 mois d'utilisation

La part d'assurances sur l'immatriculation de l'auto sport de 500 chevaux d'un automobiliste de 18 ans, quelque soit son dossier d'accident ou points de démérite coûtera 125\$ en 2010, pour un total de 262\$ pour utilisation à l'année

La part d'assurances sur l'immatriculation du SUV de grand luxe d'un automobiliste qui a tué deux piétons alors qu'il était en état d'ébriété coûtera 125\$ en 2010, pour un total de 262\$ pour utilisation à l'année

La catégorisation des motos sport sauve-t-elle des vies? NON! Elle crée plus d'accidents. L'OCDE, se basant sur l'évaluation de 100 experts de 21 pays, classe la catégorisation des motos sport au Québec comme un des cinq pires exemples au monde. Tous sont d'accord pour dire que catégoriser les motos performantes entraîne un phénomène de contournement de la réglementation. Ainsi, les motocyclistes auront tendance à modifier des motos moins performantes afin de retrouver les performances d'une moto sport. Or, les motos modifiées pour les performances, sont les seules dans les études à avoir plus d'accidents que les autres. ■

