



État de la situation – Table de tarification Rencontre du 15 octobre 2010

Bonjour à tous les motocyclistes,

Voici l'état de la situation à la suite de la rencontre de la table de tarification tenue le 15 octobre 2010.

Par ce document, nous espérons pouvoir vous permettre de comprendre la mesure des éléments de discussions en cours avec la SAAQ et surtout vous informer de ce que le FCM propose comme pistes d'alternatives en matière de tarification pour la moto au Québec.

Prenez note qu'à l'heure actuelle nous sommes satisfaits de la teneur et de la qualité des pourparlers avec la SAAQ et notons que le dialogue actuel y est très ouvert. Ceci dit, en aucun cas le présent document ne reflète la position officielle de la SAAQ et en aucun cas il ne confirme quelques engagements que ce soit de leur part concernant nos revendications.

Lorsque la SAAQ sera prête à annoncer des changements, elle en fera elle-même l'annonce par l'entremise de ses moyens de communications usuels.

Il nous est important de vous expliquer les grandes lignes de nos demandes actuelles afin de mieux saisir les enjeux auxquels nous faisons face.

Étaient présents le 15 octobre :

Pour le Front Commun Motocycliste :

- Christian Bergeron, Président du CAPM
- Yves-Albert Desjardins, Président de la FMQ
- André Légaré, Président, André Légaré et Associés, conseiller politique.
- Éric Lessard, Président du Mouvement Escargot et porte-parole du Front Commun Motocycliste.

Pour la SAAQ :

- M. André Legault, Vice-président ressources humaines, administration, finances
- Mme Linda Bellware, Directrice de l'actuariat
- M. Denis Duclos, Actuaire à la direction de l'actuariat
- Mme Lyne Vézina, Directrice des études et des stratégies en sécurité routière
- M. François Rémillard, Adjoint à la présidente et responsable des relations médias et gouvernementales

1. Discussion sur les études Maids et HURT.

À la suite de la première rencontre tenue le 2 septembre, et compte tenu de certains écarts d'interprétation entre le FCM et la SAAQ en rapport avec les études Maids et Hurt, nous avons prévu une présentation de ces deux études par M. Jean-Pierre Belmonte. Malheureusement M. Belmonte a connu un contretemps qui l'a empêché d'être présent lors de la rencontre.

La SAAQ et le FCM ont convenu de reporter ce dossier jusqu'à la prochaine rencontre afin de permettre la présentation en bonne et due forme de la part de M. Belmonte et aussi permettre à la SAAQ de présenter une étude de l'IIHS prétendant que le type de moto a un impact sur la sécurité.

2. Comparaison interprovinciale des coûts d'assurance.

Au début de cet été, le FCM a publié à travers les médias d'information les résultats d'une recherche sur les coûts d'assurances corporelles afin de remettre en cause les prétentions du Ministère des Transports à l'effet que le Québec était l'endroit où il était le moins dispendieux de rouler à moto au Canada.

Lors de la première rencontre du 2 septembre, la SAAQ a demandé aux motocyclistes leur accord quant à la possibilité de refaire un exercice similaire avec l'aide de la firme Eckler. Le représentant de cette firme est venu dresser un portrait sommaire de la capacité de sa firme à effectuer ce travail tout en soulignant les grandes lignes et concepts de l'assurance corporelle motocycliste au Canada.

Le FCM a aussi souligné que tant que l'exercice était fait dans un contexte d'achat au meilleur prix, comme tout consommateur le ferait, et en comparant des comparables, nous n'avions pas d'objections à la tenue d'une étude de ce genre dont les coûts seront défrayés par la SAAQ

Le FCM et la SAAQ ont convenu qu'il y aurait entente préalable sur les marques et cylindrées des motos qui seront comparées tout en utilisant plusieurs groupes d'âges et d'expériences différents pour lesquels les deux parties se mettront d'accord dans les prochaines semaines.

3. Situation financière du groupe moto au 31 décembre 2009.

La SAAQ a présenté au FCM le portrait financier des motos au 31 décembre 2009 qui confirme la projection suivante en termes de revenu et dépense pour la catégorie moto en 2012.

Donc des revenus de 105 000 000\$ pour des dépenses de 110 000 000\$.

Motos 400 cc et moins (incluant les antiques et usages restreint) 4 000 000

Motos régulières 61 000 000

Motos à risque 12 000 000

Contributions sur permis (540 000 titulaire de la classe 6A) 28 000 000

Total 105 000 000

Ceci confirme encore une fois que la classe moto est pour ainsi dire en autofinancement.

4. Croissance de la classe usage restreint

Les deux parties ont discutés de l'explosion de la classe à usage restreint qui compte maintenant près de 8500 motos (6500 depuis 2007). Le FCM souligne qu'encore une fois il s'agit d'un effet direct de la catégorisation en place et des coûts dorénavant prohibitifs de pratiquer la moto au Québec. Le Front Commun considère que ce type d'immatriculation a l'effet pervers de faire monter le nombre de motocyclettes âgées qui, lorsqu'elles étaient « la moto du jour », représentaient un bilan trois fois plus lourd qu'actuellement.

La SAAQ souligne que le coût des réclamations de cette catégorie est moindre que la moyenne, ceci étant potentiellement dû à l'usage limitée de ces motos.

Hormis pour la moto dite de collection, le FCM est d'avis que le choix de ce type d'immatriculation doit être retiré.

5. État de la situation des cyclomoteurs

La SAAQ a remis à la demande du FCM les statistiques concernant les cyclomoteurs. Le FCM étudiera ces données et évaluera le potentiel d'intégration de ce type de véhicule dans le dossier moto québécois. La SAAQ a souligné que ce groupe n'est pas en autofinancement actuellement dans le régime.

6. Solutions en tarification proposées par le Front Commun Motocycliste

Dans un contexte où la classe moto est en autofinancement au Québec, voici les éléments que le Front Commun Motocycliste propose afin de mener à un financement plus juste et équitable pour l'ensemble de la communauté motocycliste. Il est à noter que bien que la SAAQ soit ouverte à discuter de ces éléments, les solutions finales peuvent être autres que ces scénarios et qu'en aucun cas la SAAQ ne s'engage à discuter uniquement de ces approches. La SAAQ a tenu aussi à souligner que dans son approche, chaque usager doit supporter sa juste part du régime.

Élimination de la catégorisation

Ceci sous-entend l'élimination pure et simple de la catégorisation et ce pour tous les groupes de motocyclettes au Québec. La position du FCM est que le risque est le même pour tout type de moto et que ce sont les conducteurs qui sont à risques et non pas les motocyclettes en tant que tel. Dans une telle approche, nous souhaitons voir un accès graduel à la moto prendre forme pour les nouveaux conducteurs et ainsi maximiser l'apprentissage sécuritaire de la moto.

Une tarification uniforme avec objectif de baisse de coûts pour les motos dites régulières.

Évaluer divers scénarios de tarification qui reflètent diverses options dont notamment la possibilité de mettre en place une tarification unique ou très similaire entre les types de motocyclettes (ceci inclus les classes à usage restreint, les motos à risques, les 125cc et moins et les 400cc et moins)

Une approche en réassurance qui reflète la réalité d'être usager vulnérable

Que le niveau de réassurance du groupe moto soit ramené à un niveau plus bas, au même titre que celui des cyclistes et des piétons qui sont eux déclarés comme usagers vulnérables.

Présentement, le niveau de réassurance est de 1 million pour les motocyclistes. Ceci veut dire qu'une fois que le groupe moto paye 1 million (un cas d'invalidité à long terme par exemple) les montants excédentaires à ce million sont répartis sur l'ensemble des usagers de la route au Québec. Nous demandons que ce montant soit abaissé à un niveau similaire à celui des piétons et des cyclistes. Nous sommes nous-mêmes des usagers vulnérables.

Répartition de la charge financière entre les automobiles et les motocyclettes

Comme c'est le cas depuis longtemps, nous demandons que lorsqu'il y a un accident entre une voiture et une moto (présentement la facture est divisée à 50/50 entre le groupe automobile et celui moto), la répartition des coûts soit celle reconnue scientifiquement, c'est-à-dire 60% auto et 40% motos.

La réalité scientifique démontre que les automobilistes sont responsables dans plus de 60% des cas lors d'un tel accident. Nous voulons donc payer en proportion de notre responsabilité.

Dans le concept d'imposition de l'approche utilisateur payeur, les motocyclistes québécois ne devraient pas payer pour des montants dont ils ne sont pas responsables et ce, au même titre que l'on nous demande d'assumer nos propres coûts vs les automobilistes.

Que le comportement sur la route soit reflété dans la tarification moto

Le FCM demande à ce que le comportement et l'expérience individuelle d'un motocycliste soient des facteurs tenus en compte dans le calcul de la prime d'assurance. Nous souhaitons voir une baisse/rabais du montant d'assurance sur l'immatriculation qui se traduirait par une modulation du coût du permis de conduire en fonction de l'expérience et du dossier de conduite. Cette approche est à notre avis plus équitable et reflèterait une tarification plus adaptée au comportement et au degré de risque réel du conducteur.

7. Éléments de travail et simulations de coûts

Le FCM et la SAAQ sont d'accord pour débiter des exercices de simulation de coûts et d'impacts en tenant compte de ces nouvelles approches en tarification. Les premières ébauches seront discutées à la prochaine rencontre.

8. Prochaine rencontre

Le 14 décembre à 13:00 aux bureaux de la SAAQ à Québec