



COMMUNIQUÉ DU CAPM

Comité d'action politique motocycliste
C.P. 49120, Place Versailles,
Montréal (Québec) H1N 3T6

- Tél. : (514) 253-CAPM • Téléc. : (514) 253-2276
- Courriel : info@capm.qc.ca



Date 13 janvier 2011

[S'ABONNER AU BULLETIN](#)

État de la situation – Table de tarification Rencontre du 14 décembre 2010

Voici l'état de la situation à la suite de la rencontre de la table de tarification tenue le 14 décembre 2010 aux bureaux de la S.A.A.Q à Québec.

Étaient présents:

Pour le Front Commun Motocycliste :

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

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

Invités :

- Mme Nathalie Tremblay, Présidente et chef de la direction, SAAQ
- M. Jean-Pierre Belmonte, Président Fondation Promocycle
- M. Cedo Kocic, conseiller politique, Cabinet du ministre des Transports
- M. André Racine, Eckler Ltée

1. Mot de la présidente de la SAAQ

Mme Nathalie Tremblay s'est jointe à la table en début de rencontre afin de commenter les événements du 9 décembre 2010 (re : rôle de la firme National au Salon de la moto de Québec).

Elle souligne qu'il est important de continuer dans le sens des orientations actuelles et de regarder vers l'avenir en termes de relations entre la SAAQ et le milieu motocycliste. M. Éric Lessard a tenu à souligner que bien que les

discussions se fassent actuellement sur une base positive, les attentes sont élevées de la part de la communauté motocycliste.

Il souligne en effet que depuis l'entente du 11 juin 2010 qui a mené à la création des deux tables de concertation en place, il se sera écoulé 10 mois en mars 2011 (c'est-à-dire la période de renouvellement des immatriculations motos) et qu'il est plus que légitime de la part du milieu motocycliste de s'attendre à du concret après un tel délai.

Mme Tremblay rappelle qu'avant de s'engager dans quelque approche que ce soit, elle attend les résultats financiers actualisés au 31 décembre 2010 pour statuer sur la situation financière de tous les payeurs de primes d'assurance sous le couvercle de la S.A.A.Q.

2. Discussion sur Hurt et Maids

Jean-Pierre Belmonte de Promocycle a fait une présentation sur les études Maids et Hurt.

La SAAQ de son côté a présenté les résultats de l'étude du IIHS (Insurance Institute for Highway Safety) aux États-Unis.

Alors que les études HURT et MAID soulignent que le type de motocyclette n'a pas d'impact sur le degré d'accidentologie, celle de l'IIHS arrive à des résultats différents, c'est-à-dire que les motos sport seraient à risques versus les autres types de motocyclettes.

Le FCM mentionne que les données et conclusions de l'IIHS ont été régulièrement et historiquement critiquées aux États-Unis tant au niveau motocycliste qu'automobile. Elles ne sont même pas utilisées par le lobby anti-moto américain parce que jugées non probantes dans plusieurs cas. Les données compilées par cet institut sont le fruit d'une collecte de données faite dans les différents États de la part du NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) qui à son tour est visé ces dernières années pour ne comptabiliser que des données partielles, et sans méthodologie uniforme dans le cas des motocyclettes.

De son côté, la SAAQ maintient que les études HURT et MAIDS, réalisées à Los Angeles et en Europe, représentent un contexte totalement différent de celui du Québec, ceci malgré la démonstration que les deux études en arrivent, sur deux continents différents, sensiblement aux mêmes conclusions malgré leur publication avec plus de vingt ans d'écart.

Le FCM a souligné que MAIDS et HURT sont des études ayant comme objectif de comprendre les causes d'accidents, alors que l'étude de l'IIHS est une compilation de statistiques selon une classification arbitraire des types de motos dans laquelle l'âge et l'expérience ne sont pas tenus en compte dans l'évaluation de la situation.

Finalement, les deux parties conviennent qu'elles n'ont pas le même point de vue sur ces études et maintiennent leurs positions. La SAAQ tient à souligner que certains aspects des études Hurt et MAIDS seront traités à la table de sécurité moto.

3. Comparaison interprovinciale des primes d'assurance

M. André Racine, de la firme Eckler a remis les résultats préliminaires de la recherche concernant la comparaison des tarifications d'assurance pancanadienne.

Il reste encore à différencier les coûts de l'assurance corporelle et matérielle dans les primes obtenues, mais de prime abord, les données présentées sont cohérentes avec la recherche faite par le FCM en mai 2010.

La discussion sur ce sujet se poursuivra à la prochaine rencontre.

4. Obtention des données du parc moto par province

L'objectif de cette comparaison est d'établir si le parc québécois des motos se démarque de celui des autres provinces de par sa taille et au prorata de sa population.

Le FCM accepte de faire la recherche. L'objectif vise à obtenir des données sur le parc canadien des motos par province et par catégorie de véhicules (régulières et sportives). Les parties conviennent cependant qu'il y a là un risque d'une non-disponibilité de telles données et d'une difficulté à comparer les résultats.

5. Analyse d'impact de différents scénarios de tarification pour les motocyclettes

La SAAQ a présenté une première analyse d'impacts financiers concernant les différents scénarios discutés dans les rencontres précédentes.

Élimination totale de la catégorisation

En tenant compte des dernières informations disponibles sur le bilan routier et des réclamations des motocyclistes, dans la situation actuelle, et dans un concept de tarification unique et similaire, l'élimination pure et simple de la catégorisation entraînerait :

- o Une légère hausse de coût pour les motos standards de 401 cm³ et plus;
- o Une importante baisse pour les motos dites à risque;
- o Une hausse pour les motos à usage restreint (antiques) et les moins de 400 cm³.

Le FCM souhaite l'élimination de la catégorisation et une baisse de tarification pour plus de 125 000 motocyclistes possédants des motos de 400cm³ et plus dites « régulières ». Il est donc ouvert à la possibilité de regarder l'implantation d'une tarification non uniforme en autant que celle-ci soit orientée vers un prix médian et n'étant plus sous le couvert d'une approche de catégorisation tel que c'est le cas actuellement.

Réduction du montant de réassurance de 1,12 M\$ à 250 000 \$

Selon la SAAQ, ceci reviendrait à ventiler un montant important des réclamations motos sur l'ensemble des assurés; la SAAQ rappelle qu'elle « agit dans une logique d'assureurs et que cette demande est inapplicable dans le contexte financier actuel ».

Le FCM rappelle que cette option avait été discutée avec l'ancien président de la SAAQ et qu'elle tient compte de la vulnérabilité des motocyclistes. De plus, les piétons et les cyclistes, eux aussi des usagers vulnérables, ne payent pas d'assurance et sont couverts par l'ensemble des payeurs la SAAQ.

La SAAQ ne ferme pas complètement la porte et s'engage à analyser ce qui pourrait être fait en matière de réassurance pour les motos en tenant compte de ce facteur de vulnérabilité.

Une copie du rapport Aon (Re: firme mandatée par la SAAQ pour analyser ce point en 2008.) sera remise aux représentants du FCM aux fins de poursuite de la discussion sur ce sujet.

Revoir la répartition de la charge entre les motos et les autos lors d'une collision entre les deux types de véhicules.

Tel que souligné lors de l'état de la situation de la rencontre du 15 octobre, le FCM demande à ce que la charge financière soit alignée avec le degré de responsabilité des motocyclistes lors de collision avec une voiture ou un camion. La responsabilité dans ces cas est de 60%/40% en faveur des autos et autres véhicules.

Nous demandons donc que, sans revoir la responsabilité cas par cas et ainsi respecter le concept du « sans égard à la faute », la responsabilité moyenne soit prise en compte dans le partage des coûts entre les deux groupes.

La SAAQ rappelle que selon le régime actuel cette possibilité n'existe pas. Il est donc impossible de faire un partage des coûts autres que 50/50.

Le FCM a souligné que c'est la SAAQ même qui a forcé la mise en place de la très controversée approche utilisateur payeur et qu'à notre avis la SAAQ ne peut pas ne pas tenir compte de la réelle responsabilité des automobilistes envers les motocyclistes en terme financier.

On ne peut pas avoir des automobilistes qui sont responsables des coûts qu'ils causent aux motocyclistes et en même temps demander aux motocyclistes d'être responsables de ces mêmes coûts à leur place.

La SAAQ a maintenu son point de vue en soulignant que pour elle ceci interfère dans le régime sans égard à la faute et indique que ce point relève du « législatif » donc hors de son contrôle de pouvoir adhérer à une telle demande.

Le FCM est en total désaccord avec cette position.

Que le comportement sur la route soit reflété dans la tarification

L'analyse préliminaire réalisée par la SAAQ sur ce point démontre que si la contribution de la classe 5 (promenade) en fonction des points d'inaptitude était appliquée à la classe 6 (moto) en 2012, les contributions additionnelles sur le permis seraient de l'ordre de 4,5 M \$ et diminuerait conséquemment les contributions sur l'immatriculation de 6 %.

Un enjeu persisterait toutefois quant au maintien du nombre de détenteurs de la « clause grand-père » dans le cas d'une telle application.

6. Amélioration du bilan routier des motos

La SAAQ informe le FCM que l'impact de l'amélioration du bilan routier sur la tarification est reconnu s'il en résulte une diminution des coûts. Pour les motos, chaque amélioration du bilan routier de 1% se traduit en une réduction éventuelle de 1 M\$ au niveau des contributions d'assurances.

7. Accès graduel à la moto et la clause grand-père

Le FCM et la SAAQ sont d'accord que l'accès graduel à la moto est un sujet complexe. On peut penser qu'une meilleure préparation des nouveaux motocyclistes et un processus de prise d'expérience graduelle permettraient une éventuelle amélioration du bilan routier.

La mise en place d'une obligation de suivre un cours pour ceux qui voudraient se prévaloir de la clause grand-père, sans avoir une expérience récente, pourrait avoir comme effet l'abandon de la classe 6 par ces derniers. Or, les détenteurs de cette classe qui ne sont pas conducteurs actuellement représentent un apport de 20 M\$ qui serait à compenser autrement s'ils laissent tomber la classe 6 sur leur permis.

Il est d'avis au FCM que l'apport d'une formation à priori minimale doit être envisagé et que l'effet d'érosion de la classe est inévitable de toute façon à moyen terme par le simple vieillissement de ses détenteurs. Cette érosion devra être compensée par une amélioration de bilan.

En ce qui a trait à l'accès des jeunes à la moto, plusieurs solutions pourraient être envisagées afin de générer un accès permettant une amélioration de bilan chez les jeunes soit par la mise en place de permis restrictifs, l'accès restreint à certaines cylindrées ou encore types de motocyclettes. Encore une fois, tous sont d'avis qu'il s'agit d'éléments complexes.

Ces aspects seront aussi vus à la Table Sécurité routière, mais suivis de près par la Table Tarification.

8. Processus de révision tarifaire

La SAAQ a présenté au FCM le rôle du conseil d'experts nommé par le gouvernement. On indique qu'un changement ne peut être apporté à un groupe spécifique sans que la tarification de l'ensemble des cotisants ne soit étudiée par ce même conseil.

9. Prochaine rencontre

La prochaine rencontre aura lieu à Montréal le 28 janvier 2011 à 9:00

S.V.P. : Partagez l'information de ce communiqué : faire suivre à tous les motocyclistes que vous connaissez, postez sur tous les forums moto québécois que vous fréquentez! Merci.

Pour toute question ou demande d'informations, contactez le CAPM à l'adresse info@capm.qc.ca

[Pour avoir une information régulière, abonnez-vous au bulletin du CAPM en envoyant un courriel à bulletin_capm@GetResponse.com](mailto:bulletin_capm@GetResponse.com)