



## COMMUNIQUÉ AUX MOTOCYCLISTES QUÉBÉCOIS

Bonjour à tous,

Vous trouverez ci-joint un compte rendu de la participation du Front commun motocycliste (FCM) aux audiences publiques tenues par le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile quant aux modifications réglementaires envisagées aux contributions d'assurance par la SAAQ.

Le FCM a fait sa présentation auprès du conseil d'experts le 25 octobre à Québec.

Les représentants du FCM présents étaient :

- Yves-Albert Desjardins, président de la FMQ
- Pascal Forget, président du CAPM
- Éric Lessard, porte-parole du FCM et président du Mouvement Escargot
- Christian Bergeron, porte-parole du CAPM

La présentation du FCM soulignait les points saillants du mémoire déposé.

Par la suite, lors des questions des membres du conseil d'experts, il y a eu place à beaucoup d'échanges afin de clarifier certains points et mettre en lumière plusieurs interrogations encore existantes provenant du milieu motocycliste.

Tous ces points sont conformes à l'entente intervenue entre la SAAQ et le FCM et rejoignent les objectifs globaux du FCM étant de favoriser une baisse maximale des contributions d'assurance pour le plus grand nombre de motocyclistes québécois.

**Voici donc un résumé des points discutés avec le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile.**

## L'utilisateur vulnérable

Le FCM a souligné l'importance cruciale de la reconnaissance de la vulnérabilité des motocyclistes. Celle-ci permet dorénavant de mettre en lumière une iniquité importante envers les motocyclistes.

Les motocyclistes ne demandent pas d'être exempts de primes ou de bénéficier de cadeaux, cependant à l'instar des piétons et des cyclistes, quand une voiture heurte une motocyclette, les occupants de la motocyclette sont plus vulnérables et seront généralement blessés plus gravement que l'automobiliste.

Ainsi, contrairement aux piétons et aux cyclistes, on traite historiquement le motocycliste au même titre que l'automobiliste sans tenir compte de sa vulnérabilité.

Les études HURT et MAIDS démontrent clairement que dans 70 % des collisions entre une motocyclette et un autre véhicule, c'est l'autre véhicule qui est responsable de l'accident.

Ce phénomène a aussi été reconnu par John Harbour lorsqu'il était président de la SAAQ, cependant M. Harbour et la SAAQ ont reconnu une responsabilité de 60 % plutôt que 70 % en vertu de leur propres analyses.

Lorsque la SAAQ a introduit la notion d'utilisateur-payeur, elle n'a pas pris en compte la vulnérabilité des motocyclistes qui sont des victimes dans la majorité des accidents avec collision entre véhicules. Nous considérons donc qu'en toute logique, les motocyclistes québécois devraient ainsi payer leur juste part de responsabilités au sens du respect même du concept d'utilisateur-payeur que l'on nous impose.

Sans remettre en cause le régime sans égard à la faute ou orienter les éléments dans le contexte particulier de chaque accident, la reconnaissance de la vulnérabilité passe par la mise en place d'un facteur d'ajustement de prime tenant compte de la réalité lors de ces collisions.

Puisque que de nombreuses solutions mises en place par le Ministère des Transports du Québec (MTQ) pour le bienfait des automobilistes deviennent des problématiques importantes pour les motocyclistes, le FCM recommande que cette reconnaissance soit aussi intégrée par le MTQ au niveau de l'ingénierie du réseau routier, de la signalisation, de l'entretien et de la réfection des routes.

## Le cas des Spyder

Dans le cadre des discussions, nous avons souligné que les règles mises en place pour les Spyder ont généré une autre iniquité pour le milieu motocycliste québécois. Le FCM n'est pas contre les Spyder et autres motos à trois roues; cependant il est inéquitable et inacceptable aux yeux du FCM de permettre la conduite d'un Spyder sans payer la prime d'assurance associée à un permis classe 6 alors que leurs réclamations sont payées à partir du même fonds que celui des motocyclistes.

Il est de notre avis que tout véhicule qui pourrait être indemnisé par le fonds d'assurances des motocyclistes devrait suivre les mêmes règles de tarification que les motocyclettes. Nous trouvons déplorable que ce ne soit pas encore le cas aujourd'hui et avons demandé de rectifier la situation dans les plus brefs délais.

### **La prime reliée aux points d'inaptitudes**

Le risque accru pour un conducteur ayant des points d'inaptitude est reconnu par les études scientifiques et par la SAAQ.

Les chiffres soumis par la SAAQ montrent qu'il n'y a qu'une minorité de conducteurs qui ont des points d'inaptitude. Seulement 25% des détenteurs de permis en ont à leur dossier de conduite alors que 75% n'en n'ont pas.

Nous avons souligné que nous avons originalement demandé une application de cette pénalité pour les infractions générées en moto seulement, ce qui a été refusé par la SAAQ sous prétexte d'impossibilité informatique quant à l'application. Le conseil d'expert lors des échanges a lui aussi souligné avoir formulé la même interrogation auprès de la SAAQ.

Nous avons exprimé notre compréhension à l'effet que la prime serait appliquée sur le permis de conduire pour ceux qui ont la classe 6 et que les primes recueillies seront transférées à 100 % au fonds d'assurance des motocyclistes. Ainsi, les montants cumulés entraîneront une baisse du montant de la contribution d'assurance à payer lors de l'immatriculation qui se retrouve ainsi répartie sur l'ensemble des motocyclistes. Le FCM a souligné que cette approche cadrerait dans un contexte de la mise en place de mesures qui personnalisent mieux le risque et ainsi le montant à payer augmente pour le conducteur plus à risque et récompense le bon comportement d'un conducteur.

### **Le principe d'autofinancement de la motocyclette au Québec et le phénomène de catégorisation**

Le FCM a indiqué qu'il ne peut qu'être en accord avec l'objectif de la SAAQ au sens d'exercer une saine gestion financière des montants versés par les contribuables et d'atteindre l'équilibre financier.

Cependant, nous avons soutenus que les mesures prises par la SAAQ sont inéquitables pour les motocyclistes, car nous n'avons pas été traités comme les autres usagers de la route au cours des dernières années.

Il est d'avis au FCM que puisque les motocyclistes sont désormais en position d'autofinancement, ils sont en droit de s'attendre dans l'avenir à des changements fondamentaux dans les approches de la SAAQ vis-à-vis la communauté motocycliste et qu'il est temps de revoir l'ensemble de la structure de tarification motocycliste en la rendant beaucoup plus personnalisé.

Le FCM a aussi tenu à souligner et maintenir son désaccord au sujet du principe de catégorisation.

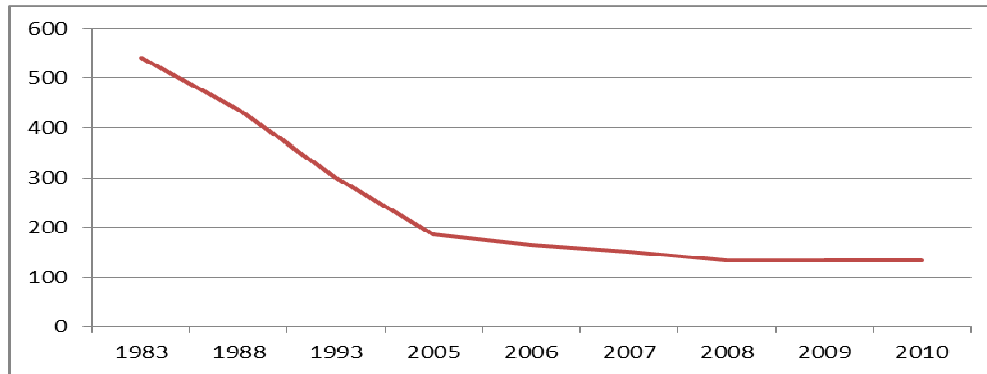
Ce n'est pas le véhicule qui est à risque, c'est le comportement de celui qui l'utilise et nous avons toujours soutenu ce fait.

Nous avons souligné quelques faits importants en rapport avec le bilan routier motocycliste mais principalement que le bilan routier motocycliste stagne au Québec depuis l'entrée en vigueur de la catégorisation en 2008 et l'élimination de plus de la moitié du parc de motos dites à risques. Ceci est une première en 20 ans.

Pourtant, selon les prétentions de la SAAQ, le phénomène de réduction de la quantité de motos dites à risque n'aurait-il pas généré une amélioration accrue et accélérée du bilan routier motocycliste?

**Nombres de victimes (Décès, blessés graves, blessés légers) par 10 000 immatriculations moto**

1983	1988	1993	2005	2006	2007	2008	2009	2010
539,8	434,9	300	185,4	164,8	150,3	132,8	134,4	133,6



Tel que constaté dans les études scientifiques, dans les pays où la catégorisation a été mise en place, il y a eu une détérioration du bilan routier qui est relié directement au déplacement des conducteurs vers des motocyclettes pour lequel un avantage tarifaire est identifiable.

Le phénomène observé génère une augmentation des accidents et des réclamations directement relié au risque accru d'accident lors d'un changement de véhicule ajoutée au phénomène de motocyclettes modifiées, qui rappelons-le est le seul véhicule reconnu en accidentologie comme étant à risque.

Il est à noter que M. Jean-Pierre Belmonte, président de la Fondation Promocycle, expert en sécurité moto reconnu pour ses nombreuses interventions dans le domaine de la sécurité moto a corroboré ce phénomène dans la présentation de son propre mémoire le 18 octobre devant le conseil d'experts.

Il est majeur et d'une importance capitale de constater qu'au Québec, alors que le bilan routier motocycliste était en amélioration constante depuis 1980, le bilan a cessé de s'améliorer depuis 2008, année de la mise en place de la catégorisation.

De plus, bien qu'il y ait une diminution importante du nombre de motocyclettes dites « à risques », le bilan s'est détérioré au sens qu'il a carrément cessé de s'améliorer alors qu'il connaissait une amélioration continue depuis 20 ans. On doit considérer la disparition d'amélioration du bilan comme étant une détérioration, car non seulement la tendance des 20 dernières années aurait dû persister, mais avec l'arrivée des freins ABS sur plusieurs modèles de moto en plus de l'amélioration constante des gommages des pneumatiques, elle aurait dû s'accroître encore plus.

Les chiffres de la SAAQ associés au phénomène observé nous indiquent qu'il y a lieu de croire qu'il y a plus d'accidents avec blessures et décès présentement qu'il y en aurait eu si la SAAQ n'avait pas mis en place la catégorisation.

Nous recommandons donc l'élimination de la catégorisation, et recommandons que ce principe soit remplacé par de mesures qui tiennent compte des facteurs de risques reconnus mondialement, ainsi que la mise en place de mesures qui récompensent les conducteurs qui ont un bon comportement.

### **La contribution d'assurance à l'achat**

La SAAQ défend la mise en place de la catégorisation comme étant un moyen d'ajuster les primes en fonction des risques. Or toutes les études scientifiques et reconnues montrent que le type de motocyclettes n'a pas d'incidence sur le risque. La seule exception à la règle étant les motocyclettes modifiées.

Si l'on veut tenir compte des facteurs de risques, il faut commencer par considérer les deux facteurs les plus prédominants, soit l'âge et l'expérience. Cependant, la SAAQ ne peut, selon la loi qui la gère, considérer l'âge et souligne ne pas avoir les systèmes d'informations nécessaires pour considérer l'expérience.

Il reste cependant d'autres critères reconnus en accidentologie en vertu du risque qui permettent une focalisation sur le risque à l'usager.

Parmi ceux-ci, il y a le risque accru lié à la conduite d'une nouvelle motocyclette qui est reconnu dans la littérature et au niveau de diverses études (voir le mémoire du FCM en page 5 pour plus de détails sur ces éléments). Celles-ci sont non équivoques quant aux risques accrus associés non seulement à l'achat d'une première moto pour un conducteur sans expérience mais aussi pour ce qui est d'un motocycliste d'expérience en première année de possession.

En fait, au Québec lorsque l'on compare le risque lié à la conduite d'une nouvelle motocyclette, un conducteur d'expérience (celui qui a possédé au moins une motocyclette dans les dernières 5 années) à sa première année de possession d'un nouveau véhicule et un nouveau conducteur qui lui aussi en est à sa première année de possession génère un différentiel de la mesure du risque peu significatif de l'ordre de 12 %.

Sous un angle monétaire, les données cumulées par la SAAQ indiquent une valeur moyenne du risque de 700\$ pour l'ensemble des motocyclistes en vertu de l'expérience statistique entre 2006 et 2009.

En analysant la même période, lorsque l'on regarde l'expérience statistique associée au phénomène d'acquisition spécifiquement, le risque d'un nouveau conducteur, sans expérience, à l'achat d'une première moto représente une moyenne de 1240\$ tandis que le conducteur d'expérience à sa première année d'acquisition représente quant à lui une moyenne de 1110\$.

Normalement, dans le cadre d'un calcul de risque réel, la prime à l'acquisition proposée dans le projet de tarification actuel de la SAAQ devrait être plus élevée que le montant de 225\$ non récurrent inscrit au projet de réglementation. Nous aurions originalement aimé voir ce montant être plus bas que celui annoncé, mais du même coup la SAAQ aurait souhaité voir les montants réels être affectés à ce genre de contribution d'assurance.

Puisque nous croyons que ceci met en lumière un réel problème au sens de la sécurité, le montant actuel proposé demeure tout de même raisonnable et reconnaît non seulement un facteur de risque, mais un facteur de risque important. Nous voyons favorablement la mise en place d'une telle approche dans un contexte de sensibilisation à la sécurité qui nous le croyons mettra en focus un phénomène trop peu regardé mais qui a des conséquences majeures sur nos taux de réclamations.

En résumé, un motocycliste qui fait l'acquisition d'une motocyclette payera une contribution à l'achat pour prendre en compte le risque accru d'un changement de véhicule et l'ensemble des fonds recueillis par cette nouvelle mesure seront ainsi retournée à l'ensemble des motocyclistes québécois sous forme de réduction à la contribution d'assurance à l'immatriculation.

Nous avons aussi souligné au conseil d'experts que ce phénomène de risque associé au changement de véhicule a été corroboré par M. Jean-Pierre Belmonte de la Fondation Promocycle, expert en sécurité motocycliste, lors du dépôt de son mémoire le 18 octobre dernier.

Le résultat est une prime plus élevée pour le nouvel acquéreur, qui est plus à risque, et une baisse des primes pour l'ensemble des motocyclistes qui ne changent pas de motocyclette.

À la question du conseil d'experts concernant les impacts sur les ventes de motocyclette d'une telle mesure nous avons souligné 2 points principaux. En premier lieu nous avons souligné qu'une augmentation récurrente jusqu'à 400% des prix d'immatriculations depuis 2008 n'a pas eu les impacts de diminution du parc envisagé en 2006. De plus, une somme de 225\$ n'aura que des impacts minimaux sur les ventes de véhicules en vertu du prix de vente moyen d'une machine neuve. En ce qui concerne les motocyclettes usagées, nous avons souligné que tout particulier qui vend sa moto dans le but d'en acheter une autre aura le réflexe d'apprécier le prix de sa vente d'un montant équivalent et que ce phénomène devrait générer une légère appréciation du prix de vente des usagées dans la province.

Nous avons recommandé que ce genre de mesure puisse ne pas être appliqué en fonction de conditions préalables orientées vers la sécurité. À titre d'exemple, nous avons recommandé qu'un acheteur de moto équipée de freins ABS pourrait être exclu de l'imposition de cette prime puisqu'à la lecture des premières données disponibles aux USA et en Europe, il semble que l'ABS, qui sera obligatoire en Europe dès 2017, génère une réduction des réclamations et du risque entre 30% à 40% à l'utilisation.

Si le bilan routier motocycliste recommence éventuellement à s'améliorer au Québec, nous croyons que cette mesure pourrait être allégée, voir disparaître.

### **La moto à usage restreint**

La mise en place de la catégorisation combinée à la hausse vertigineuse des primes a créé un déplacement important de clientèle vers des motos coûtant moins cher à immatriculer.

Nous avons indiqué au conseil d'experts que nous avons mis en garde la SAAQ plusieurs fois par le passé concernant le phénomène de glissement de la clientèle vers d'autres types de motos lors de la mise en place de la catégorisation.

Force est de constater que nos prédictions se sont avérées plus vraies que jamais.

Alors qu'il y en avait que 700 motos à usage restreint au début des années 2000, en 2010 ce nombre est maintenant près de 12 000.

Bien sûr, comme chaque année il y a plus de motos qui se classent comme antiques, il est normal que ce nombre augmente. Toutefois, si l'on compte seulement le facteur de vieillissement du parc moto, il devrait y avoir aujourd'hui aux environs de 4 000 motocyclettes à usage restreint.

La conséquence de l'augmentation de ce parc, qui est devenu subitement la deuxième plus grande classification de moto au Québec, a donc été de voir les réclamations augmenter pour ce groupe d'usagers. Ceci entraîne donc une hausse des primes pour ce type de véhicule.

Au final, ceci pénalise les amateurs de motos antiques, soit ceux qui en font vraiment un usage restreint, ainsi que les motocyclistes qui immatriculent leurs motos de manière « régulière » pour la route, car ces derniers doivent payer le manque à gagner généré par le phénomène de glissement de clientèle.

Le FCM et la SAAQ ont convenu de la mise sur pied en 2012 d'une table de travail qui impliquera le monde des amateurs de motos antiques afin de rechercher des pistes de solutions permettant de préserver le statut d'usage restreint pour ceux qui respectent l'esprit des véhicules antiques et restaurés.

Nous avons souligné que le modèle utilisé en par la Colombie-Britannique semble être intéressant à titre de référence alors que dans cette province des règles d'admissibilités intéressantes sont en application dont celle concernant une plaque unique au niveau de sa visibilité et à une demande formelle et administrative de ce statut combiné un processus d'approbation rigoureux et bien encadré.

### **Sécurité et prévention**

Les discussions ont aussi porté sur la sécurité et la prévention.

Bien que la sécurité ne fasse pas partie proprement dite du mandat du conseil d'experts, une amélioration du bilan impacte directement la tarification. Les discussions ont donc porté sur l'importance pour la SAAQ et le FCM de travailler sur la prévention afin de diminuer les réclamations, ce qui aurait un impact direct sur les primes de la SAAQ.

Nous avons mentionné le travail de la table de sécurité routière pour les motocyclistes qui se prépare à proposer une série de mesures ayant pour but d'améliorer le bilan, diminuer les réclamations et par ricochet faire baisser les primes pour les motocyclistes. Ainsi la très grande majorité des aspects de sécurité soulevés lors du dépôt d'autres mémoires étaient déjà recommandés, à une exception près par la partie motocycliste de la table de sécurité.

Nous avons aussi discuté du besoin de revoir le cours moto, de resserrer les contrôles de qualité des écoles ainsi que mettre en place des examens plus représentatifs de la réalité qui attend le motocycliste lorsqu'il aura son permis.

Nous avons mentionné notre désir de voir le programme d'accompagnateur disparaître.

En effet, on ne peut prétendre qu'il faut être plus strict sur la formation pour ensuite laisser un nouveau motocycliste se faire « coacher » par de gens qui n'ont pas nécessairement la formation appropriée ou qui ne sont pas toujours motivés d'agir en accompagnateur responsable.

### Les montants des mesures

#### Répartition des contributions

		Contribution d'assurance
Permis (incluant probatoire et apprenti)	Montant de base perçu	29,4 M\$
	Ajout pour points d'inaptitudes	5,2 M\$
Immatriculation	Montant de base perçu	62,4 M\$
	Contribution à l'acquisition	5,1 M\$
<b>TOTAL</b>		<b>102,1 M\$</b>

En vertu des coûts prévus en indemnités au régime de l'ordre de 108.1 Millions de dollars pour les motocyclistes, la somme reliée au principe d'utilisateur vulnérable est de 6 millions de dollars pour un total de 16.3 millions de dollars en retombées directes pour l'ensemble de la communauté motocycliste en vertu des nouvelles mesures proposées.

### La réaction du conseil d'experts et conclusion

Pour ce qui est des impacts négatifs de la catégorisation sur le bilan routier (i.e. disparition de l'amélioration continue du bilan routier), ils ont confirmé avoir constaté les chiffres... sans toutefois se prononcer sur la catégorisation et son échec.

Pour les autres mesures, le conseil d'experts est généralement en accord avec les conclusions de la SAAQ et du FCM mais a tout de même beaucoup questionné la notion d'utilisateur vulnérable et des raisons qui à notre avis font qu'il est justifié de demander que tous les utilisateurs du réseau routier québécois payent cette partie du bilan motocycliste. Nous avons répondu à plusieurs reprises qu'il s'agissait ici d'une question d'équité envers les motocyclistes dans une approche utilisateur payeur telle qu'imposée par la SAAQ. Pourquoi payer pour ce dont nous ne sommes pas responsables?

Nous avons conclu en soulignant l'importance de continuer le travail avec la SAAQ et avons souligné clairement que la méthode de tarification aux motocyclistes est présentement empreinte de tellement de règles uniques et applicables à la moto de manière isolée qu'il devient difficile pour les motocyclistes de comprendre les éléments de la tarification auquel il est soumis.

De plus, dans le cadre d'une approche ou l'autofinancement de notre groupe est présent, nous avons souligné clairement et fortement recommandé que des changements fondamentaux soient envisagés en vue du prochain exercice de révision tarifaire à venir dans 3 ans. Il nous apparaît clair que nous sommes rendus à la croisée des chemins, que la loi qui gère la SAAQ date de 1977 et qu'il est maintenant temps de personnaliser et revoir complètement l'approche en vue de l'établissement des futures primes d'assurances aux motocyclistes québécois. Il est, à notre avis, temps de mettre en place une tarification qui récompense les bons comportements, pénalisent les mauvais et d'y combiner des efforts en sécurité et prévention permettant de diminuer les réclamations.