

Mémoire

Présenté au

Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile

Dans le cadre de

La consultation publique

Sur les contributions d'assurances automobiles

Par le

Front Commun Motocycliste



Le 26 septembre 2011

TABLE DES MATIÈRES

LE FRONT COMMUN MOTOCYCLISTE	1
MISE EN CONTEXTE DU PRÉSENT MÉMOIRE	1
LE PRINCIPE DE L'AUTOFINANCEMENT DE LA MOTO AU QUÉBEC.....	2
L'USAGER VULNÉRABLE	3
LA CONTRIBUTION D'ASSURANCE À L'ACHAT	4
LA PRIME RELIÉE AUX POINTS D'INAPTITUDE	6
LA MOTO À USAGE RESTREINT	6
CONCLUSION	7

LE FRONT COMMUN MOTOCYCLISTE

Le Front Commun Motocycliste (FCM) est composé du Comité d'Action Politique Motocycliste (CAPM), de la Fédération Motocycliste du Québec et du Mouvement Escargot.

Cette alliance a été créée en 2009 à la suite de la mise en place pour les motocyclistes du plus grand choc tarifaire de l'histoire québécoise en matière d'immatriculation des véhicules. Les trois organisations qui composent le FCM représentent près de 10 000 membres actifs et ont attiré plus de 30 000 motocyclistes qui ont manifesté leur mécontentement dans plus de 20 manifestations en 2009 et 2010.

Le but de cette alliance a été de travailler sous forme de consensus afin de mieux cibler les actions à prendre et de définir des objectifs communs quant aux préjugés et aux inéquités dont les motocyclistes québécois sont victimes depuis maintenant trop longtemps.

La mission et les objectifs du FCM :

- Défendre les intérêts de l'ensemble des motocyclistes du Québec
- Corriger les inéquités de la tarification en place et permettre des réductions de coûts d'assurance reliés à la conduite d'une motocyclette
- Centrer les actions présentes et futures sur la sécurité et l'amélioration du bilan routier
- Combattre les préjugés auxquels les motocyclistes font face
- S'assurer d'actions concertées en fonction de ces mêmes éléments

MISE EN CONTEXTE DU PRÉSENT MÉMOIRE

Le Front Commun Motocycliste (FCM) présente dans ce mémoire sa position en vertu du dépôt par la SAAQ du projet de règlement sur les contributions d'assurance automobile et de son examen par le Conseil d'experts nommé pour en évaluer le contenu en fonction du mandat qui lui est confié dans le cadre d'une consultation publique.

Le présent mémoire est rédigé en tenant compte des valeurs combinées des trois organismes qui composent le FCM et il se veut non seulement un document qui confirme les ouvertures récentes de la SAAQ aux réajustements de la tarification moto, mais il souligne également, et ce, le plus fidèlement possible, les éléments qui préoccupent toujours la très grande majorité des motocyclistes québécois. Des questionnements profonds persistent à ce jour quant à l'approche actuelle en matière de tarification et d'équité de la part de la SAAQ et du ministère des Transports envers la moto au Québec.

LE PRINCIPE DE L'AUTOFINANCEMENT DE LA MOTO AU QUÉBEC

Le FCM, composé de contribuables motocyclistes, ne peut qu'être en accord avec la recherche de l'équilibre financier par une saine gestion. C'est l'approche choisie au fil du temps par la SAAQ qui soulève beaucoup de questionnements, et ce, autant en ce qui a trait aux orientations de la SAAQ en tant qu'assureur public qu'en matière de prévention aux fins de l'amélioration du bilan routier.

Le FCM ne peut que soulever les inéquités observées à la suite de la mise en place de l'obligation d'autofinancement des différents groupes de véhicules et, qui plus est, de la mise en place de sous-catégories à l'intérieur d'une même classification de véhicules, en ne tenant compte que d'une simple équation financière pour établir les contributions d'assurance.

C'est malheureusement le cas pour la motocyclette au Québec.

Appliquer des principes d'assurance spécifiques qui catégorisent un seul groupe d'utilisateur au sein d'une société d'état est le contraire de l'équité, ni plus, ni moins. À notre avis, cette décision va à l'encontre même des prétentions de la SAAQ concernant l'équité envers les usagers au sens large.

En ségrégant les motos dites à risque et en demandant à plus de 140 000 usagers de s'autofinancer hors l'ensemble des véhicules, les politiques mises en place par la SAAQ ont créé un phénomène non seulement d'inéquité mais aussi d'incompréhension générale de la part des motocyclistes sur les réelles intentions et motivations de la SAAQ concernant la moto au Québec.

Les motocyclistes étant maintenant en situation d'autofinancement, ils sont dorénavant en droit de s'attendre à des changements fondamentaux dans la manière de faire de la SAAQ. À notre avis, il est temps pour la SAAQ d'évaluer le potentiel de personnaliser les primes d'assurance pour les motocyclistes.

Des éléments en ce sens sont proposés dans la tarification tels que le risque relié à la première année d'acquisition et le nombre de points d'inaptitude. Cependant, il y a encore bien d'autres éléments qui pourraient être retenus dans la détermination d'une tarification qui reflèterait plus adéquatement le comportement d'un conducteur et le risque réel qu'il représente.

Les motocyclistes étant régulièrement propriétaires de plus d'un véhicule, il faudrait aussi, à notre avis, évaluer une formule qui tienne compte de la propriété de multiples véhicules, car nous ne serons jamais à risque que sur un seul véhicule à la fois.

Nous déplorons que le système actuel et la philosophie qui l'accompagne pénalisent le conducteur ayant un excellent dossier de conduite et qu'à l'opposé, le conducteur délinquant bénéficie d'une prime nivelée qui ne reflète pas son comportement véritable.

Seule la création d'une méthode de calcul équitable, en fonction du risque spécifique à un niveau individuel, peut remplacer une approche inéquitable comme celle qui est en place actuellement. Nous l'exprimerons toujours ainsi : ce n'est pas le véhicule qui est à risque, mais son conducteur.

Cela dit, le FCM a accepté, malgré son désaccord fondamental avec le principe de catégorisation qui est une ségrégation d'un seul groupe d'usagers, de travailler avec la SAAQ afin d'ajuster et d'ajouter certaines mesures concernant les motocyclistes. Dans un esprit de collaboration, nous avons tenté de cibler plus spécifiquement le risque dans une approche globale et d'ainsi générer des baisses de tarification dès 2012 pour la grande majorité des motocyclistes.

Nous croyons que la mise en place de ces différents ajustements ainsi que la reconnaissance de la plus grande vulnérabilité des motocyclistes aidera à cibler les futures orientations sur la sécurité et la sensibilisation.

L'USAGER VULNÉRABLE

Le FCM se réjouit de la reconnaissance du principe d'usager vulnérable pour les motocyclistes québécois. Dans un contexte où l'on impose un mode d'autofinancement, donc dans un concept utilisateur-payeur, l'acceptation d'éléments concrets concernant des réalités mesurables et démontrées se devait à notre avis d'être reconnue.

Selon les rapports HURT et MAIDS, soit les deux plus grandes études scientifiques faites à ce jour en matière d'accidentologie motocycliste, dans près de 70% des cas, lorsqu'il y a collision entre un véhicule et une motocyclette, c'est le propriétaire de l'autre véhicule qui est responsable de l'accident.

Au même titre que les piétons ou les cyclistes, nous sommes plus vulnérables que les conducteurs d'autres véhicules circulant au Québec et nous sommes victimes de leurs comportements dans 70% des collisions.

Les organisations qui composent le FCM revendiquent depuis plusieurs années que l'on tienne compte de la vulnérabilité des motocyclistes. En ignorant cet aspect par le passé, la SAAQ a mis en place un concept qui génère plutôt une approche de victimes-payeurs.

Même M. John Harbour, ancien président de la SAAQ, a admis dans les rencontres antérieures avec la coalition moto qu'il serait équitable de tenir compte de ce phénomène.

Le FCM est d'avis que l'acceptation du principe de vulnérabilité permet la mise en place de deux vecteurs importants pour l'approche motocycliste québécoise.

Le premier permettrait dorénavant d'axer les prochaines règles et les interventions concernant le milieu motocycliste autour de la sécurité de l'usager. La mise en place de mesures aidant à l'amélioration de la sécurité des motocyclistes afin de réduire la gravité des blessures ou, mieux encore, de les éviter totalement pourra être mise de l'avant de manière plus concrète et factuelle. Que ce soit par la formation, les mesures de protection physique ou mécanique, il en résultera une diminution des coûts d'assurance et une meilleure responsabilisation au sein de la communauté motocycliste quant à son bilan routier.

En deuxième lieu, le FCM croit que la reconnaissance de la vulnérabilité des motocyclistes aidera à influencer le ministère des Transports au sujet de la signalisation routière, de l'aménagement et de l'état du réseau routier. À titre d'exemple, l'apparition de bandes hachurées en bordure des autoroutes pour protéger les automobilistes qui s'endorment au volant est une excellente idée. Cependant, ces mêmes bandes hachurées sont beaucoup trop profondes à plusieurs endroits et représentent un risque accru de perte de contrôle pour les motocyclistes, ne serait-ce que par un chevauchement accidentel. Si le Ministère avait pris en compte la réalité des motocyclistes et leur vulnérabilité, l'ingénierie déployée sur le terrain aurait pu maintenir l'objectif d'améliorer la sécurité des automobilistes sans entraîner une hausse de risques pour les motocyclistes. Il en va de même pour l'utilisation de matériaux glissants non adaptés à la conduite d'une motocyclette sur la chaussée tels la peinture, le goudron, les plaques d'acier, etc., qui sont responsables de chutes et de réclamations qui pourraient être évitées.

Reconnaître la vulnérabilité des motocyclistes et en tenir compte ne peut qu'apporter des bénéfices en termes de gestion de coûts pour la SAAQ et pour la communauté motocycliste du Québec.

LA CONTRIBUTION D'ASSURANCE À L'ACHAT

Le FCM et la SAAQ ont convenu de la mise en place d'approches permettant de mieux cibler le risque tout en permettant un coût d'immatriculation récurrent moindre pour la grande majorité des motocyclistes québécois.

La contribution d'assurance payée de façon unique à l'achat d'un véhicule se veut une approche qui tient compte du risque accru lors de la première année de possession d'une moto, tant pour un nouveau motocycliste que pour celui d'expérience, et ce, peu importe le sexe ou l'âge.

Le risque accru est soulevé dans la littérature, tant par les assureurs que dans les études d'accidentologie.

Le rapport **HURT** sur l'accidentologie moto cite en page 417 :

“More than half of the accident-involved motorcycle riders had less than 5 months experience on the accident motorcycle, although the total street riding experience was almost 3 years.”

Le groupe **PROGRESSIVE INSURANCE**, un des plus grands assureurs motocyclistes aux États-Unis a fait un recensement de plus de 2 millions de polices d'assurance sur une période de 5 ans et a conclu :

“New rider, by far, are the most likely to crash due to their riding inexperience but the study also showed that riders unfamiliar with their current motorcycle, regardless of riding experience or type of bike, were more likely to get involve into an accident.”

L'étude d'accidentologie moto effectuée par **l'Observatoire de sécurité routière** du Département du Rhône en France souligne en page 14 du rapport final :

« Dans un accident sur trois, il s'agit d'un nouvel engin pour le motard (moins d'un an de possession). La capacité de réaction et d'anticipation du motocycliste étant un facteur essentiel à sa conduite, il semble nécessaire de bien connaître sa machine pour une meilleure maîtrise de la situation. »

Au Québec, les données évaluées conjointement par le FCM et la SAAQ soulignent qu'il existe un écart de 12% en matière de risque entre un nouveau motocycliste en première année d'acquisition de sa motocyclette versus un motocycliste d'expérience en première année d'acquisition (qui a possédé une motocyclette au minimum dans les cinq années avant la prise de possession).

Le risque est donc pratiquement similaire en première année d'acquisition pour les deux groupes.

Cette mesure (paiement unique à l'achat) permet au milieu motocycliste québécois de voir sa prime d'assurance ajustée en fonction du risque réel, soit une hausse pour le risque associé à l'acquisition d'une nouvelle motocyclette et une baisse tenant compte de la diminution du risque après plus d'un an de possession d'une même motocyclette.

Si les sommes cumulées sont redistribuées sous forme de réductions à la prime d'assurance affectée à l'immatriculation annuelle pour la très grande majorité des motocyclistes québécois, cette mesure permet aussi la mise en place d'un mécanisme d'ajustement de la tarification en fonction du bilan routier pour les années en venir. C'est le souhait du FCM et son objectif ferme de voir cette prime à l'achat diminuer, voire même disparaître, en fonction de l'amélioration du bilan. Si le bilan venait à s'aggraver, la prime pourrait aussi être modulée de façon à minimiser les impacts pour les motocyclistes qui sont moins à risque lors des révisions triennales sur la tarification proposées par la SAAQ.

LA PRIME RELIÉE AUX POINTS D'INAPTITUDE

Le FCM et la SAAQ ont convenu de mettre en place des mesures spécifiques orientées sur le comportement des conducteurs.

Les points d'inaptitude sont clairement identifiés comme une mesure efficace du comportement routier dans le monde entier. Il n'existe aucun doute quant aux constats suivants :

- Les jeunes cumulent plus de points d'inaptitude
- Plus un conducteur en cumule, plus il est à risque d'accident

Au même titre que la population de conducteurs en général au Québec, 75% des motocyclistes québécois n'ont pas de points d'inaptitude à leur dossier.

C'est donc avec l'objectif de mieux cibler le risque et d'accumuler des fonds spécifiques au Fonds d'assurance des motocyclistes qu'une prime supplémentaire de 32\$ en 2012 sera exigée pour une personne possédant la classe 6 et ayant un point d'inaptitude et plus à son dossier.

Puisque la mesure proposée redistribue l'ensemble des sommes cumulées au groupe motocycliste, ceux ayant un mauvais comportement routier auront une prime légèrement plus élevée à payer sur leur permis, alors que ceux qui ont un bon comportement seront récompensés par une diminution de leurs frais d'immatriculation.

LA MOTO À USAGE RESTREINT

La mise en place d'un principe de catégorisation pour les motocyclettes, associée à des primes excessives, a généré un phénomène de glissement vers d'autres types de motocyclettes. Les motocyclistes, indépendamment du risque associé à leur comportement, ont trouvé refuge dans des catégories de motocyclettes où les contributions d'assurance à payer sont moindres afin d'éviter les fortes primes en place.

Ce glissement est particulièrement visible et important dans la catégorie des motocyclettes à usage restreint. Alors qu'on en comptait environ 700 unités au début des années 2000, en 2010 ce nombre est passé à près de 11 000.

L'écart tarifaire important entre les coûts d'immatriculation d'une motocyclette régulière (633\$) et la possibilité d'immatriculer une moto de plus de 25 ans à faible prix (98\$), combiné à une surveillance policière et des contrôles de ce type de véhicules tout à fait défaillants ont permis l'essor de ce qui est devenu la deuxième plus grande catégorie de moto au Québec. C'est beaucoup dire.

Bien que la SAAQ ait accepté qu'au courant de l'année à venir une table de concertation soit mise en place afin de réviser les normes d'accessibilité et administrative afin de bénéficier d'une telle immatriculation, nous ne pouvons que constater les dommages générés.

L'augmentation fulgurante du nombre de motocyclettes à usage restreint est directement reliée au choix d'une tarification basée sur la catégorisation. La conséquence est que, pour ce groupe, où il y avait peu de réclamations avant la mise en place de la catégorisation, nous avons vu le nombre ainsi que les montants de réclamations augmenter proportionnellement en vertu du nombre croissant de véhicules immatriculés.

C'est en quelque sorte une preuve concrète que le modèle de tarification actuel connaît des ratés et que le traitement par la SAAQ du dossier moto au fil des ans a été parfois le fruit d'une improvisation impliquant une mauvaise analyse des conséquences de l'application de certaines politiques.

Cette situation pénalise tant le collectionneur, qui respecte l'esprit du véhicule à usage restreint, que le motocycliste qui immatricule correctement sa motocyclette et qui doit payer afin de compenser le manque à gagner causé par le glissement des motocyclistes vers la catégorie à usage restreint dont les coûts d'immatriculation sont moindres.

Nous espérons que la collaboration actuelle entre le FMC et la SAAQ permette la mise en place rapide, dès 2013, de certaines mesures administratives et d'accessibilité qui respecteront l'esprit du véhicule de collection à usage restreint tout en évitant le phénomène de glissement de classe dans le seul but d'éviter les primes.

CONCLUSION

En vertu de ce projet de règlement sur les contributions d'assurance automobile, le FCM est satisfait de constater que la prise en compte de la réalité des motocyclistes dans le processus de tarification résulte en une approche plus équitable et où des réductions s'appliqueront dorénavant pour la majorité des motocyclistes québécois.

La mise en place du processus de négociation avec la SAAQ aura été fructueuse et nous tenons à remercier Mme Nathalie Tremblay, présidente, et son équipe pour leur collaboration dans la résolution de certains éléments du dossier moto. Nous considérons positifs les changements proposés et l'avenir semble plus prometteur pour le milieu motocycliste québécois ainsi que pour les industries associées qui bénéficient de retombées économiques importantes.

Cependant, si les nouvelles mesures de tarification sont un pas vers l'avant, nous sommes loin d'être satisfaits du traitement du dossier moto dans son ensemble.

- Depuis la mise en place de la catégorisation, les motocyclistes ont été le seul groupe d'usagers de la route à se voir isolés d'une telle façon et pour lesquels des règles différentes des autres véhicules routiers sont en place.
- Nous sommes le seul groupe à qui l'on demande de financer son fonds d'assurance par le paiement d'une prime d'assurance supplémentaire pour conserver un privilège de conduite.
- Nous serons dorénavant le seul groupe qui devra assurer une partie du risque à l'achat même d'un véhicule.
- Nous serons dorénavant le seul groupe à qui, en supplément du montant régulier, une contribution d'assurance spécifique aux points d'inaptitude reliés à sa classe sera facturée.

Les mesures proposées ont le mérite d'orienter la tarification des motocyclettes vers le risque réel en fonction du conducteur plutôt que vers le type de véhicule. Il n'en demeure pas moins qu'encore une fois, la motocyclette est traitée comme un cas d'exception et les règles qu'on lui impose ne sont pas les mêmes que celles imposées aux autres usagers de la route couverts par le régime d'assurance de la SAAQ.

Si, à l'avenir, la SAAQ désire toujours traiter les motocyclistes de manière isolée dans le cadre de son opération d'assurance, ne serait-il pas temps de revoir en profondeur le modèle d'assurance pour ce groupe d'usagers en orientant le dossier vers la personnalisation des primes et la mise en place de mesures beaucoup plus équitables tout en impliquant le milieu motocycliste lui-même dans cette reconfiguration ?

Le FCM croit que l'heure est venue d'envisager ces avenues avec beaucoup de sérieux.

La pérennité de la motocyclette au Québec passe par une tarification qui tient compte de la réalité motocycliste, axée sur la sécurité, ainsi que par une gestion de risque beaucoup mieux ciblée.

Le FCM croit fermement que l'orientation vers la personnalisation des primes d'assurance des motocyclistes est une voie équitable qui peut s'insérer dans le cadre réglementaire actuel. C'est pourquoi la mise en place de tables de travail permanentes et spécifiques à la motocyclette est suggérée par le FCM afin de continuer à faire évoluer le dossier positivement.

Le FCM désire continuer son dialogue avec la SAAQ pour les années à venir dans un esprit constructif et orienté vers une plus grande équité pour les motocyclistes québécois.