

Consultation publique sur les contributions d'assurance automobile 2025-2027

Mémoire du Comité d'action politique motocycliste (CAPM-E)



Le 18 avril 2024

TABLE DES MATIÈRES

<u>Introduction et objectifs</u>	3
<u>Quelques faits saillants du modèle proposé pour 2025-2027</u>	4
<u>Le défi de la tarification</u>	6
<u>L'iniquité subie par les motocyclistes</u>	7
<u>Confusion entre l'autofinancement du régime et celui des catégories</u>	7
<u>Quand équité rime avec discrimination</u>	8
<u>Un régime sans égard à la faute qui fait payer les victimes...où est la logique?</u>	9
<u>Motos intégrées aux véhicules de promenade : quelle serait la tarification?</u>	10
<u>Quelles seraient les conséquences de cette tarification?</u>	10
<u>La modulation des cotisations peut-elle améliorer la sinistralité?</u>	11
<u>Vulnérabilité et risque : le dangereux mélange des genres</u>	13
<u>Les motocyclistes ont-ils vraiment plus d'accidents?</u>	14
<u>Illogismes du modèle proposé</u>	15
<u>L'universalité malmenée</u>	15
<u>Santé du fonds d'assurance</u>	17
<u>La Société de l'assurance automobile du Québec, apolitique?</u>	18
<u>Mise sur pied d'un organisme conseil dédié aux motocyclistes</u>	19
<u>Recommandation du Conseil d'expert du 28 avril 2015... sans lendemain</u>	19
<u>Conclusion</u>	21
<u>Références</u>	22
<u>Questions et commentaires - Coordonnées de contacts</u>	22

ANNEXES

<u>Le CAPM-E, qui sommes-nous?</u>	23
<u>Survol des mémoires antérieurs</u>	24

Introduction et objectifs

Depuis sa création en 1993, la mission du CAPM-E a toujours été de défendre et promouvoir les droits et libertés des motocyclistes québécois ainsi que combattre toute forme de discrimination à l'égard des motocyclistes et entre eux. Il s'agit d'un organisme autonome composé uniquement de motocyclistes bénévoles sans distinction d'appartenance et sans discrimination aucune.

On retrouve parmi ses axes d'intervention :

- identifier et faire corriger les iniquités de la tarification du régime public d'assurance;
- favoriser des mesures visant à réduire les coûts des contributions d'assurances des motocyclistes et;
- rappeler l'évidence de la plus grande vulnérabilité des motocyclistes.

Il serait trop lourd de retracer dans ce document tout l'historique de nos mémoires présentés au fil des années, constituées de 30 ans d'interventions, entendues par les Conseils d'experts depuis 20 ans et majoritairement ignorées par la Société d'assurance automobile du Québec (la Société) depuis toujours. Par contre, nous avons cru bon de mettre cette information en **annexe** afin que vous puissiez juger de toutes nos représentations et du peu d'attention qui est porté aux motocyclistes et à leurs revendications depuis tout ce temps.

En conséquence, **les objectifs de ce mémoire** sont donc de :

- Commenter les propositions tarifaires 2025-2027 de la Société pour les contributions d'assurance automobile.
- Mettre en évidence certains illogismes entraînés par le modèle proposé.
- Démontrer l'écart qui s'est creusé au fil du temps entre, d'une part, les principes à la base de la création du régime public d'assurance automobile québécois géré par la Société et, d'autre part, le modèle tarifaire que la Société a adopté et renforcé au cours des deux dernières décennies en regard des motocyclistes.
- Tenter de faire réaliser et mettre fin à l'acharnement et à l'injustice flagrante que ce modèle tarifaire entraîne pour un groupe de cotisants ciblés, les motocyclistes.

Faits saillants

Voici les faits saillants du modèle tarifaire proposé pour 2025-2027 sur lesquels nous croyons utile d'attirer l'attention du Conseil d'experts :

- 1- En 2025, un **automobiliste comptant 15 points d'inaptitude (PDI)** ou plus à son dossier, **quelle que soit son expérience de conduite** et son type de véhicule versera une cotisation totale de **652,38\$**. Au même moment, **un motocycliste de plus de cinq ans d'expérience, sans PDI** devra verser, dans la grande majorité des cas (94%), entre **707,33\$ et 1 753,41\$**. Ce constat s'assimile plutôt mal à l'énoncé du communiqué de presse du 20 mars 2024 où où M. Éric Ducharme, le PDG de la Société est cité comme suit : *« Les contributions d'assurance proposées pour 2025 à 2027 montrent une fois de plus le lien direct entre les bons comportements sur la route et les contributions d'assurance. »* On peut lire une remarque similaire au premier paragraphe de la page 18 du document de présentation de la Société (Contributions d'assurance proposées pour 2025-2027) : *« Ainsi, cela permet de renforcer le message, auprès de chaque personne conductrice et propriétaire d'un véhicule, de l'effet direct de son comportement sur le montant de sa contribution d'assurance. »* (1)
- 2- Bien que les motos représentent à peine 4% des véhicules immatriculés, la Société leur réserve près de 60% de sa grille des contributions d'assurances en les ventilant en 18 catégories. Quoique bien intentionnée par sa reconnaissance de l'expérience de conduite, la Société continue ce faisant à stigmatiser les motocyclistes auprès du public. Il est difficile de se convaincre qu'elle ne continue pas à faire preuve d'un certain acharnement qui **a débuté il y 30 ans et qui s'est accéléré au cours des 20 dernières années**. Aucune autre catégorie de véhicules (sauf une timide exception en 2025 dans les propositions tarifaires de la Société qui scindent les véhicules commerciaux en quatre catégories) n'a été l'objet d'une telle segmentation dans la grille des contributions d'assurances qui, dans ce cas précis, en est rendu à associer des comportements à des modèles et même des années-modèles de véhicules.

- 3- Toujours en page 18 traitant du financement du régime, il est écrit que le modèle proposé s'inscrit « (...) *en continuité des modalités et des principes retenus lors des révisions précédentes* (dont) (...) *la répartition du coût d'un accident en parts égales entre les catégories de véhicules impliqués.* » Le CAPM-E dénonce cette approche depuis ses débuts pour une raison fort simple : l'important écart de nombre entre deux catégories de véhicules impliqués. Un bref exemple : accident impliquant une moto et une auto; supposons des indemnités de 10 000\$ versées à l'automobiliste et de 300 000\$ au motocycliste pour un coût total de 310 000\$ partagé en parts égales de 155 000\$. L'effet est minime pour **le groupe des véhicules automobiles qui sont 5 233 000 à assumer cette part (soit 0,02\$ par véhicule).** **Pour les 266 900 motos, la charge individuelle atteint presque 0,60\$, soit 30 fois plus.** Le résultat est encore pire considérant que ces 266 900 motos sont à leur tour maintenant réparties en 18 catégories tarifaires, signifiant ainsi des multiples encore plus élevés. Dans ces conditions, même si le partage est égal entre les catégories de véhicules impliqués, peut-on sérieusement invoquer une équité entre cotisants à un régime universel?
- 4- À la page 19, on traite de la nouvelle approche qui tiendra compte de **l'expérience de conduite**. Tous les bilans de la Société démontrent, année après année, que les jeunes conducteurs – ou ceux moins expérimentés - sont surreprésentés dans les accidents. Ayant participé au Comité d'expert sur la sécurité des motocyclistes en 2019, il va de soi que nous suivrons de très près les mesures que la Société entend mettre de l'avant pour l'accès progressif à la conduite de certains modèles de motocyclettes ainsi que les nouvelles mesures qu'elle entend prendre pour mieux encadrer la conduite d'une motocyclette pour les nouveaux motocyclistes.

Structure de l'argumentation du CAPM-E

Afin de faciliter le travail des membres du Conseil d'experts, nous avons structuré l'argumentation de notre mémoire en utilisant les 8 thèmes qui constituent le mandat du Conseil.

1° Évaluer les critères de tarification des contributions d'assurance adoptés par la Société et s'assurer qu'ils correspondent notamment aux principes d'autofinancement du régime, d'équité, de faisabilité administrative et d'indemnisation par les utilisateurs de véhicules routiers et les répondants de systèmes de transport rémunéré de personnes par automobile;

Le défi de la tarification

En vertu d'un principe fondamental à tout régime universel, les cotisations applicables aux permis de conduire établies à l'origine étaient uniformes pour tous les conducteurs, étant même stipulé dans la loi qu'il ne pouvait y avoir discrimination en fonction de l'âge, du sexe ni de la région habitée, bien qu'il ait été connu que ces éléments étaient des facteurs de risque significatifs.

Du côté des cotisations appliquées aux immatriculations, on s'est écarté un peu du principe d'universalité en créant six grandes classes de véhicules soit : véhicules de promenade, véhicules à vocation commerciale, véhicules servant au transport de passagers, remorques, véhicules à utilisation principale hors des chemins publics et, finalement, la classe autres. L'objectif étant ainsi de mettre à contribution le plus grand nombre d'unités possibles tout en respectant une tarification tenant compte de leur présence (lire temps et distance parcourue) sur les chemins publics. Cette approche justifiait d'inclure dans la classe des véhicules de promenade, et de leur appliquer une tarification uniforme, tout véhicule utilisé à des fins personnelles et conçu en conséquence. De par sa définition, cette classe incluait donc les motocyclettes et, de fait, la cotisation appliquée à ces dernières a été la même que pour les automobiles et camions légers durant les six premières années du régime, soit de 1978 à 1983. (2)

À compter de 1984, les tarifs ont été fixés sur une base mensuelle et, simultanément, les motocyclettes les plus courantes, soit celles de plus de 400cc, ont commencé à être affectées d'une tarification distincte supérieure à celle de l'ensemble des autres véhicules de promenade. À ce moment, le surplus pour les motos était de 45% (12,67\$ vs 8,75\$). Au fil des ans, cette tarification particulière a fait l'objet de multiples contorsions avec comme résultat qu'en vertu du modèle actuellement proposé, en 2025, les motocyclettes se retrouveraient divisées en 18 sous-catégories tarifaires alors que leur tarification dépassera celle des autres véhicules de promenade (64,78\$) d'entre 65% et 3 494% (106,70\$ pour la catégorie la moins chère et jusqu'à 2 328,15\$ pour certains modèles). (1)

L'iniquité subie par les motocyclistes

En page 18 des propositions tarifaires 2025-2027 traitant du financement du régime, il est écrit que le modèle proposé s'inscrit « (...) *en continuité des modalités et des principes retenus lors des révisions précédentes* (dont) (...) *la répartition du coût d'un accident en parts égales entre les catégories de véhicules impliqués.* » Le CAPM-E dénonce cette approche depuis ses débuts pour une raison fort simple : l'important écart de nombre entre deux catégories de véhicules impliqués. Nous revenons sur l'exemple donné au troisième fait saillant décrit précédemment : accident impliquant une moto et une auto ; indemnités de 10 000\$ versées à l'automobiliste et de 300 000\$ au motocycliste pour un coût total de 310 000\$ partagé en parts égales de 155 000\$. L'effet est minime pour **le groupe des véhicules automobiles qui sont 5 233 000 à assumer cette part (soit 0,02\$ par véhicule). Pour les 266 900 motos, la charge individuelle atteint presque 0,60\$, soit 30 fois plus.** Le résultat est encore pire considérant que ces 266 900 motos sont à leur tour maintenant réparties en 18 catégories, signifiant ainsi des multiples encore plus élevés. Dans ces conditions, même si le partage est égal entre les catégories de véhicules impliqués, peut-on sérieusement invoquer une équité entre cotisants à un régime universel?

Confusion entre l'autofinancement du régime et celui des catégories

Ces contorsions avec les contributions d'assurances pour les motocyclistes sont d'autant plus intrigantes que la Société s'est engouffrée dans une approche qui avait été jugée comme préjudiciable pour les motocyclistes lors de la modification de la « Loi modifiant la loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec et d'autres dispositions législatives » sanctionnée le 17 décembre 2004. Lors du dépôt initial du projet de loi no. 55 (2004, chapitre 34) modifiant la loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec, l'article 17.7 alinéa 4 se lisait comme suit : « *4° tenir compte des risques différents inhérents à chaque catégorie d'assurés, de l'autofinancement visé pour chacune de ces catégories ainsi que de l'équité à maintenir entre chaque catégorie d'assurés ;* ». Or le législateur avait reconnu que cette approche aurait des effets préjudiciables sur les motocyclistes étant donné le petit nombre de véhicules. C'est conscient de cette situation que le législateur a modifié l'article 17.7 alinéa 4 avant son adoption afin qu'il se lise comme suit dans la loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec : « *4° tenir compte des risques différents inhérents à chaque catégorie d'assurés ainsi que de l'équité à maintenir entre chaque catégorie d'assurés ;* ». L'esprit de la loi vise donc à ne pas porter préjudice à une catégorie de conducteurs en recherchant l'autofinancement de celle-ci. Or le modèle des contributions d'assurance adopté par la Société depuis 2005 va tout à fait à l'encontre de cet esprit.

Quand équité rime avec discrimination

L'attribution des coûts selon les risques comme l'applique la Société aux motocyclistes est un principe essentiel pour les compagnies d'assurance dont la clientèle est libre, à la recherche du plus bas prix possible et d'une tarification personnalisée. À titre d'exemple, une compagnie d'assurance-vie pourrait refuser d'assurer ou encore exigera une prime supérieure d'une personne atteinte de problèmes de santé de nature à écourter son espérance de vie. Le but ici est de pouvoir attirer les bons risques avec des primes avantageuses tout en générant de la profitabilité. Cependant, ce traitement sélectif légal en assurance individuelle cesse de s'appliquer dès qu'on touche à des couvertures de groupe. Ainsi, en assurance collective, tous les adhérents d'un même régime ayant opté pour la même couverture vont acquitter la même prime, indépendamment de leurs réclamations individuelles respectives.

Dans les faits, le régime public géré par la Société est plus que de l'assurance collective. Il s'agit d'un régime universel à adhésion obligatoire, à l'image du Régime d'assurance médicaments du Québec (RAMQ). Imaginons si le RAMQ, pour fins d'équité, adoptait l'approche tarifaire appliquée aux motocyclistes par la Société. Ça signifierait que les personnes souffrant d'un problème de santé présentant des risques accrus de réclamations feraient l'objet de cotisations majorées. En calquant l'actuelle méthode de la Société, les personnes diabétiques assumeraient collectivement la totalité des coûts des médicaments qu'elles consomment; de même pour le groupe des personnes cardiaques, celles souffrant de troubles neurologiques, etc., chaque groupe devant s'autofinancer. La contribution au RAMQ des gens en excellente santé deviendrait ainsi beaucoup moindre alors que les cotisations à payer par ceux et celles qui ont besoin de médicaments deviendraient vite prohibitives. La logique de ce raisonnement se prouve indéniablement par les montants des contributions à la Société indiqués plus haut et réitérés dans le paragraphe suivant.

Pourquoi le RAMQ n'applique-t-il pas cette approche tarifaire? Parce qu'il s'agit d'un régime universel, un choix de Société, par définition s'appliquant à tous pour la couverture et mettant tout le monde à contribution sans égard au risque individuel d'une personne ou d'un groupe particulier.

Faut-il rappeler que le régime géré par la Société a été conçu dans cet esprit mais le traitement distinctif appliqué aux motocyclistes depuis 1984 a de plus en plus corrompu la nature universelle voulue à l'origine. Voilà pourquoi nous en sommes venus au résultat actuel où les cotisations proposées pour 2025 se situent à 65\$ pour un véhicule de promenade et entre 107\$ et 2 328\$ pour une moto sans égard au dossier de conduite des conducteurs; bref sans égard à leur comportement.

Un régime sans égard à la faute qui fait payer les victimes...où est la logique?

Le Québec peut s'enorgueillir d'avoir mis sur pied un régime public d'assurance automobile qui priorise l'indemnisation des victimes plutôt que de dépenser d'importantes ressources en combats litigieux pour déterminer qui est ultimement responsable d'un accident. C'est notre régime communément appelé « sans égard à la faute ». Cela étant convenu, la répartition des coûts entre les cotisants ne peut tenir compte de qui a été responsable de ces coûts. On doit donc, comme c'était le cas à l'origine, adopter une tarification passablement uniforme pour tous. Dans les faits, cependant, depuis l'approche « micro tarifaire » appliquée aux motos, force est de constater que la méthode fait en sorte que des victimes dont la vulnérabilité est évidente doivent assumer, en groupes restreints, le coût des indemnités qui leur sont versées. Bref, on se retrouve avec un régime qui se dit « sans égard à la faute », celle des responsables d'accidents, mais pas « sans égard à la faute » d'être vulnérables en ce qui a trait aux motocyclistes. Car c'est bien là un commentaire souvent entendu : c'est votre choix de rouler à moto; personne ne vous y oblige. En fin de compte, ce sont les victimes qui payent en fonction de leur faute d'être vulnérables.

2° *Valider les montants globaux des dépenses que la Société juge nécessaires pour assumer les coûts des indemnités découlant d'accidents survenus au cours de la période pour laquelle les contributions d'assurance sont fixées ainsi que tous les autres coûts à la charge du Fonds d'assurance pour cette période;*

Motos intégrées aux véhicules de promenade : quelle serait la tarification?

Selon les données figurant dans le document « Contributions d'assurance proposées 2025-2027 » de la Société, le montant total requis et à percevoir sur les immatriculations des véhicules de promenade et des motos pour 2025 s'élève à 481 884 280\$. En appliquant ce montant uniformément parmi les 5 499 900 unités de ce groupe, la contribution par véhicule serait de 87,61\$. Soit une augmentation de moins de 23\$ - ou de moins de 2\$ par mois - pour les 5 233 000 propriétaires d'automobiles et de camions légers considérés comme des véhicules de promenade. À ce prix, les contributions pour la couverture fournie par notre régime public demeurent parmi les plus abordables de la planète, une position qui fait toujours la fierté de la Société.

Quelles seraient les conséquences de cette tarification?

L'intégration des motos au parc des véhicules de promenade et leur tarification uniforme avec ces derniers tel qu'indiqué plus haut, a de fortes chances de provoquer une augmentation notable du nombre de motos en circulation sur nos routes. Cet impact clairement envisageable est même souhaitable pour des raisons sécuritaires. Les motos étant plus nombreuses sur le réseau, l'ensemble des usagers développera une plus grande conscience de leur présence tout comme c'est le cas depuis quelques années avec l'encouragement à l'usage du vélo, de plus en plus en partage de la route avec les véhicules motorisés. Les cas de surprise du genre « Je ne l'ai pas vu... » risquent de diminuer. De plus, ce qui est non négligeable et en lien direct avec le but du présent mémoire, en cas d'accident avec dommages corporels, chaque propriétaire de véhicule absorbera également les coûts d'indemnisation, toujours sans égard à la faute mais sans égard non plus à la vulnérabilité, principe fondamental d'un régime de type universel comme celui dont il est ici question.

Par ailleurs, dans le contexte démographique, environnemental et sociétal actuel et à venir, un plus grand recours à la moto comme solution aux besoins de déplacements des personnes devrait mériter qu'on s'y attarde. Pourquoi? La moto représente une alternative de choix entre le transport en commun et le vélo, là où l'efficacité et la rentabilité du premier s'avèrent difficiles à concilier et où la distance ou l'environnement routier présentent un défi ou des dangers pour le second. Face à l'auto solo, la moto solo constitue une option à meilleur marché, moins encombrante sur le réseau routier, moins énergivore et plus écologique, de sa conception à son extinction.

3° Évaluer les mesures de prévention en matière de sécurité routière et les mesures de promotion qui s'y rattachent, afin de réduire les risques associés à l'usage de la route;

La modulation des cotisations peut-elle améliorer la sinistralité?

En d'autres mots, le fait de devoir payer une cotisation prohibitive pour utiliser un véhicule en particulier sur le réseau routier vous mettra-t-il à l'abri des accidents en vous forçant à opter pour une option meilleure marché ? C'est le pari que certaines instances ont tenté de faire depuis un bon moment. Et la question nous amène à l'intrigante liste des « *motos à risque* ». En identifiant des véhicules à risque, une catégorie exclusive aux motos, établie d'abord selon des critères plutôt subjectifs et plus récemment selon des critères commerciaux, on peut présumer que – outre balancer la caisse indemnités/cotisations – on visait à inciter les motocyclistes à se détourner de certains modèles de motos et ainsi réduire leur accidentologie.

Le problème? Il est double. Un, une identification boiteuse et pratiquement aléatoire des motos dites « à risque » et deux, en agissant de la sorte on a occulté le principal facteur : les conducteurs et, plus spécifiquement, leur formation et l'évaluation de leur compétence à conduire. Sur ce point, suffit-il de rappeler qu'un ministre des Transports du Québec a, à une certaine époque et contre l'avis des motocyclistes, suspendu l'obligation des cours de conduite moto? Ceux-ci sont redevenus obligatoires après avoir constaté la détérioration catastrophique du bilan routier motocycliste qui s'en est suivie. (3)

Les motos dites à risque n'ont aucun rapport avec les longues listes de marques et années-modèles produites et modifiées au fil des ans par la Société dont les critères semblent parfois difficiles à cerner. Deux rapports bien étoffés – le Rapport Hurt, ***Motorcycle Accident Cause Factors and Identification of Countermeasures***, États-Unis 1981 et l'étude M.A.I.D.S., ***Motorcycle Accident In Depth Study***, Europe 2005, issus d'études en profondeur sur près de 2 000 accidents en tout, ont pu déterminer avec précision ce qui constitue une moto à risque. Chacune de ces études a démontré qu'aucun modèle ou type de moto n'est plus dangereux qu'un autre et, de fait, la contribution de la moto comme facteur accidentogène se révélait dans l'ensemble largement inférieure à 10%. Et seules les motos artisanalement modifiées ont présenté un risque supérieur aux autres. En bref, aucune moto de série mise en marché n'a pu être considérée comme plus ou moins « à risque » qu'une autre. (4) et (5)

L'absence de rigueur de la liste des motos « dites à risque » de la Société qui néglige de toute évidence ces études a, bien évidemment, des effets pécuniers notables pour les propriétaires des motos identifiées comme telles qui se retrouvent, catégorisation oblige, à **payer des contributions faramineuses, indépendamment de l'excellence de leur dossier de conduite.** Mais la pire

conséquence de cette approche erronée est de pousser certains motocyclistes à justement créer des motos à risque. En voulant éviter d'avoir à payer les fortes cotisations imposées aux motos identifiées « à risque » par la Société, ils en achètent un modèle hors de la liste et le modifient artisanalement pour tenter de lui donner les caractéristiques recherchées. Ce phénomène a été remarqué et a même valu à la Société d'être citée comme le meilleur exemple à l'international de ce qu'il ne faut pas faire si on veut améliorer la sécurité routière lors du Symposium de l'OCDE sur ce sujet tenu à Lillehammer en Norvège en juin 2008. On parle ici de la conclusion à laquelle en sont venus une centaine d'experts. (6)

On ne peut reprocher à la Société d'avoir tenté quelque chose pour améliorer le bilan routier des motocyclistes. Cependant, une fois qu'on s'est rendu compte que la solution comporte des conséquences indésirables, le gros bon sens dicte de faire marche arrière – comme il a été fait en 2001 avec les cours de conduite moto. Ne pas ainsi corriger le tir équivaut à de l'aveuglement volontaire conduisant à des victimes motocyclistes qui auraient pu être évitées.

À la lumière de ces informations, à la question coiffant le présent volet « La modulation des cotisations peut-elle améliorer la sinistralité? », la réponse qui s'impose est carrément NON. Au contraire, elle risque de l'empirer.

4° *Tenir compte des risques différents inhérents à chaque catégorie d'assurés ainsi que de l'équité à maintenir entre chaque catégorie d'assurés;*

Vulnérabilité et risque : le dangereux mélange des genres

Au fil des dernières années, la Société a systématiquement invoqué la notion du risque accru pour justifier ses tarifs distincts et gonflés pour les motocyclistes, allant même jusqu'à considérer certains types de motos "à risque" tel que décrit précédemment. Les organisations motocyclistes sont régulièrement revenues à la charge dans leurs rencontres avec la Société sur la confusion qu'elle entretient en faisant abstraction de la vulnérabilité quand elle parle du risque lié aux motos. On comprend que les occupants d'une moto ne peuvent compter sur une carrosserie faisant office de cage de protection, doublée de tous les systèmes de sécurité passive (ceintures, coussins et rideaux gonflables, etc.), pour réduire les risques de blessures ou de décès en cas d'accidents sur le réseau routier. Le risque accru est donc réel mais en ne le liant pas explicitement à la vulnérabilité évidente de ces usagers, on laisse libre cours à l'interprétation que ce risque découle de comportements répréhensibles, cautionnant ainsi les tarifs distincts et abusifs appliqués aux motos.

De fait, la Société a notamment souligné dans son Rapport du comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes publié le 27 février 2020 (page 29) que les « facteurs contributifs assignés/attribués à la partie motocycliste » lors de **décès** à moto étaient: la vitesse (45%), la témérité (22%), l'inexpérience (15%), la distraction/l'inattention (13%) et les facultés affaiblies par l'alcool (13%). On voit, à l'évidence, que les comportements délinquants (vitesse, témérité, facultés affaiblies) tiennent le haut du pavé alors qu'ils sont totalement absents, quelques lignes plus loin, de la liste des facteurs attribués aux autres parties qui se résument à : la distraction (38%) et l'omission de céder le passage (23%). Le message subjectif que garde le subconscient d'un lecteur de ce rapport est que les motocyclistes sont des cas problèmes sur la route alors que les autres conducteurs sont simplement distraits (qui n'a pas omis de céder le passage parce qu'il n'a pas vu le panneau d'arrêt ou un motocycliste qui approchait?). (7)

Ainsi présenté, il s'avère facile d'occulter la vulnérabilité des motocyclistes comme facteur déterminant de leurs blessures ou décès. Des statistiques plus poussées qui tiendraient compte de l'ensemble des prestations versées, donc des blessures en plus des décès, donneraient un portrait plus réaliste de la sinistralité des motocyclistes. Mais l'analyse de l'ensemble des réclamations, dommages corporels et matériels confondus, est encore plus révélatrice et nous permet de répondre à la question coiffant la section suivante.

Les motocyclistes ont-ils vraiment plus d'accidents?

Selon un communiqué du ministère des Transports du 6 février 2020, la réponse à cette question est clairement oui. On y lit : « *Dans l'ensemble des victimes de la route, on observe une surreprésentation des motocyclistes. En effet, pour la période de 2014 à 2018, le nombre de victimes par 10 000 motocyclettes est près du double de celui observé pour les automobiles et camions légers.* » À l'évidence, on ne peut se surprendre que la plupart des accidents impliquant une moto entraînent des blessures (ou le décès) de ses occupants en raison de leur vulnérabilité, telle qu'expliquée précédemment. Mais l'énoncé et le terme « surreprésentation » risquent de laisser sous-entendre que les motocyclistes sont plus dangereux ou ont plus d'accidents que les autres usagers de la route. Cependant, un examen plus poussé des statistiques démontre tout à fait le contraire.

Le ratio du double mentionné dans le communiqué est basé sur les rapports statistiques d'accidents de la Société. Il faut savoir que ceux-ci tiennent compte des données colligées à partir des rapports policiers dressés sur les lieux d'accidents. Bien que ceux-ci couvrent parfois des événements n'entraînant que des dommages matériels (aucun décès ni blessure), la majorité de ce type d'accidents ne fait pas l'objet d'un rapport de police et n'est donc pas inclus dans les statistiques de la Société. À l'inverse, du fait que les accidents impliquant une moto entraînent la plupart du temps des blessures, ceux-ci sont systématiquement signalés et rapportés par les policiers. Pour obtenir une meilleure perspective de la situation, les données recueillies et publiées par le Groupement des assureurs automobiles (GAA) s'avèrent très utiles puisqu'elles comptabilisent toutes les réclamations pour dommages matériels, donc tous les accidents, qu'il y ait eu décès, blessure ou simplement de la « tôle froissée ».

Pour 2019 par exemple, on peut constater, en comparant le nombre de véhicules en circulation avec les données du GAA, que le nombre d'accidents par 10 000 véhicules pour les automobiles a été de 748 alors que ce ratio pour les motocyclettes a été de 163, soit 4,5 fois moins d'accidents pour les motos. Encore ici, on ne devrait pas se surprendre de ce résultat puisque, se sachant vulnérables, les motocyclistes doivent porter un plus grand soin à conduire de manière à éviter toute situation qui pourrait presque à coup sûr leur occasionner des blessures ou pire. Le risque est faible d'assister à des cas de « rage au guidon » car c'est le corps qui écoperait et non la carrosserie. (8) et (9)

Pour conclure sur cet énoncé de « surreprésentation » des motocyclistes dans les accidents, il est aussi intéressant de noter qu'en cette même année 2019 où on a dénombré 1 751 victimes motocyclistes, le nombre de cyclistes victimes d'un accident de la route impliquant un véhicule moteur a été de 1 379 et celui des piétons, 2 706. On ne peut établir un ratio pour ces deux autres groupes d'usagers vulnérables mais, considérant qu'en principe ils ne sont pas

constamment sur les chemins publics comme le sont les motos, on peut sérieusement affirmer que les motocyclistes sont sous-représentés dans les accidents, tous dommages confondus.

5° *S'assurer que les contributions d'assurance sont justes et raisonnables:*

Illogismes du modèle proposé

Nous mettons à nouveau en évidence certains illogismes entraînés par le modèle proposé afin de démontrer l'écart qui s'est creusé au fil du temps entre, d'une part, les principes à la base de la création du régime public d'assurance automobile québécois géré par la Société et d'autre part, le modèle tarifaire en regard des motocyclistes que la Société a adopté et renforcé au cours des deux dernières décennies.

Tel que mentionné au début de ce mémoire, en 2025, un **automobiliste comptant 15 points d'inaptitude (PDI)** ou plus à son dossier, **quelle que soit son expérience de conduite** et son type de véhicule versera une cotisation totale de **652,38\$**. Au même moment, **un motocycliste de plus de cinq ans d'expérience, sans PDI** devra verser, dans la grande majorité des cas (94%), entre **707,33\$ et 1 753,41\$**. Ce constat s'assimile plutôt mal à l'énoncé du communiqué de presse du 20 mars 2024 où M. Éric Ducharme, le PDG de la Société est cité comme suit : « *Les contributions d'assurance proposées pour 2025 à 2027 montrent une fois de plus le lien direct entre les bons comportements sur la route et les contributions d'assurance.* » On peut lire une remarque similaire au premier paragraphe de la page 18 du document de présentation de la Société (Contributions d'assurance proposées pour 2025-2027) : « *Ainsi, cela permet de renforcer le message, auprès de chaque personne conductrice et propriétaire d'un véhicule, de l'effet direct de son comportement sur le montant de sa contribution d'assurance.* » Ces énoncés relèvent plus d'un exercice de mise en marché que d'actions réelles sur l'ensemble des conducteurs (tous véhicules confondus) et ne reflètent certainement pas la réalité tarifaire illustrée ci-haut.

L'universalité malmenée

Comment en est-on arrivé à une grille tarifaire aussi éloignée de l'effet recherché? La légère entorse au principe d'universalité, représentée par l'application de cotisations différentes à l'origine selon les types de véhicules (promenade, commercial, etc.), a ouvert une brèche qui n'a cessé de s'élargir depuis. Il est cependant utile de noter que cette brèche n'a affecté jusqu'à maintenant (pour 2025, les propositions tarifaires de la Société scindent les

véhicules commerciaux en quatre catégories) qu'une seule catégorie de véhicules, à savoir les motos. Pourquoi ces dernières ont-elles fait l'objet de tant d'attention? Parce que, sans surprise espérons-le, il s'est révélé que les motocyclistes couraient un plus grand risque de décès ou de blessures plus graves que les occupants des autres véhicules de promenade. Bien évidemment, ceci signifie des réclamations potentiellement, effectivement et proportionnellement plus importantes de la part de ce groupe d'usagers de la route.

Encore une fois, on ne peut nier, dans les faits, qu'en raison de l'absence d'une cage de protection dotée de multiples systèmes d'absorption des chocs comme en sont équipées les automobiles d'aujourd'hui, les motocyclistes soient ainsi plus vulnérables en circulant sur les chemins publics. Invoquant l'équité du partage des coûts entre les cotisants – au détriment du principe d'universalité du régime – la Société a alors mis beaucoup d'énergie à rigoureusement comptabiliser les prestations payées et attribuables à chaque groupe d'usagers afin que chacun d'eux soit l'unique payeur des sommes qui lui ont été imputées. Inévitablement, la combinaison d'une plus grande vulnérabilité et d'un nombre restreint de cotisants (267 000 motos vs 5 233 000 autres véhicules de promenade) ne peut conduire qu'à des cotisations substantiellement plus élevées pour les motocyclistes, de l'ordre de ce qui a été rapporté plus haut.

En même temps, cette pratique va directement à l'encontre d'un principe fondamental en gestion des risques, soit celui de la loi des grands nombres. Celle-ci implique que plus le nombre de cas couverts est grand, plus on dilue les risques et plus on réduit le coût moyen à assumer par participant. Ce principe est d'autant plus bafoué dans le présent dossier où les 267 000 motos considérées pour 2025 se retrouvent subdivisées en 18 catégories, chacune sujette à sa propre tarification. Avec aussi peu que 100 unités ou moins dans certaines de ces catégories, la répartition du risque se trouve grandement limitée et on peut imaginer l'impact d'une seule réclamation sur les cotisants de ces catégories. (2)

6° *Tenir compte de la politique de financement de la Société, des prévisions actuarielles, de l'évaluation du passif actuariel et, s'il y a lieu, de la nécessité d'une recapitalisation dans l'éventualité d'une insuffisance de l'actif;*

Santé du fonds d'assurance

Nous constatons que le Fonds d'assurance rencontre non seulement ses obligations mais génère également des surplus attribuables aux rendements de la Caisse de Dépôt, à la COVID 19 et à une amélioration du bilan routier.

Nous constatons que depuis 2013 le Taux de Capitalisation excède les obligations du Fonds d'assurance de la Société et que cette dernière entend par mesure pérenne de le maintenir à la hauteur de 125 %, ce qui est bon pour tous les usagers de la route en autant que les motocyclistes n'en seront pas les seuls contributeurs.

Ayant participé au Comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes en 2019, il va de soi que nous suivrons de très près les mesures que la Société entend mettre de l'avant pour l'accès progressif à la conduite de certains modèles de motocyclettes ainsi que les nouvelles mesures qu'elle entend prendre pour mieux encadrer la conduite d'une motocyclette pour les nouveaux motocyclistes.

7° *Tenir compte de la qualité de la prestation de service fournie aux assurés par la Société ainsi que de toute modification apportée au régime d'assurance automobile;*

Depuis bientôt 20 ans, les efforts de la Société sont plus de l'ordre d'un exercice comptable que d'une recherche sérieuse de changer les comportements de tous les conducteurs. Notre Société d'état a dénaturé à travers le temps l'objectif initial de la Loi sur l'assurance automobile en développant des réflexes d'entreprise privée tout en jouissant d'un monopole. Il est plausible de se questionner si la Société se préoccupe vraiment des motocyclistes ou s'ils sont uniquement des chiffres dans les colonnes des dépenses et des revenus.

8° *Tenir compte des préoccupations économiques et sociales que lui indiquent la Société et la population.*

Le CAPM-E croit au principe de l'équité sociale, mais elle nous apparaît plutôt discriminatoire lorsqu'elle ne s'adresse qu'à un groupe ciblé de personnes. Par ailleurs, il faut également être prudent dans l'application de ce principe afin de ne pas convertir un régime sans égard à la faute en un programme pénalisant les victimes regroupées en catégories. Avec la création de la Société d'assurance automobile du Québec et du régime d'assurance automobile québécois, nous avons fait le choix social de ne pas gaspiller nos ressources à identifier les coupables pour plutôt les consacrer à indemniser les victimes.

Le monde de la moto, tant par ses effets directs sur l'économie que par ses nombreuses retombées touristiques, nous apparaît comme étant un apport précieux à la vie économique du Québec. Il est générateur d'emplois directs, dans sa sphère d'activités, et contribue à créer ou à soutenir de nombreux autres emplois particulièrement au niveau de la restauration, de l'hébergement et du tourisme.

La Société d'assurance automobile du Québec, apolitique?

Pourquoi un tel nombre de catégories pour les motos alors que des véhicules de promenade très variés forment un groupe homogène? Dès l'annonce de la Société consistant à ventiler les motos par catégories, nous nous étions objectés à cette approche. D'ailleurs toutes nos interventions depuis, martèlent qu'il ne devrait pas y avoir de catégorie ou sous-catégorie. Nous avons même prôné l'intégration des motos aux véhicules de promenade et nous reprenons cette argumentation aujourd'hui.

Pourquoi la Société n'a jamais procédé à une sous-catégorisation des véhicules de promenade? Est-ce raisonnable d'affirmer que tous les conducteurs et les différents types de véhicules de promenade forment une homogénéité sans défaut? Tous les bilans de la Société démontrent, année après année, que les jeunes conducteurs – ou ceux moins expérimentés - sont surreprésentés dans les accidents. Comment expliquer que ce facteur soit maintenant considéré, **mais uniquement pour un type de véhicule, les motos**? Est-ce pour éviter un reproche à l'effet de ne pas respecter le principe énoncé en page 18 de (...) *l'absence de discrimination à l'égard de l'âge...?*

En tenant pour acquis que la Société doit respecter les principes de non-discrimination liée à des risques avérés comme l'âge, le sexe et la région, ne pourrait-elle pas identifier des critères permettant de procéder à une segmentation des véhicules de promenade? Pourquoi avoir fait la démonstration qu'elle peut faire une analyse fine des motocyclistes et de leurs véhicules et ne pas avoir utilisé la même minutie pour les véhicules de promenade? Est-ce parce qu'il est plus facile de cibler une minorité de véhicules, étant donné leur moindre poids social...et politique? Est-ce que la Société hésite à s'attaquer aux véhicules de promenade parce qu'elle sait qu'une telle démarche aurait inévitablement des conséquences sociales et politiques qui seraient difficiles à contenir?

Comment expliquer ce certain aveuglement volontaire dont fait preuve la Société en regard des véhicules de promenade? L'expression « deux poids, deux mesures » prend ici tout son sens.

À plusieurs reprises depuis sa création, la Loi sur l'assurance automobile a été modifiée pour permettre à la Société de mettre en œuvre ses plans en regard de

la catégorisation des véhicules. Et étrangement ces changements de par leur nature semblent viser particulièrement les motocyclistes, bien qu'ils ne soient pas nommés explicitement. En 1990 avec le projet de loi 108, en 1999 avec le projet de loi 24, en 2002 avec le projet de loi 67 et en 2004 avec le projet de loi 34 pour ne nommer que ceux-là. La Société a donc dû convaincre le politique afin que ces modifications soient apportées. Alors il est plausible de croire que lorsque les politiciens prétendent qu'ils n'ont aucun contrôle sur la Société, ce n'est peut-être pas le cas dans les faits. Et lorsque la Société prétend qu'elle suit la Loi de la Société de l'assurance automobile du Québec adoptée par l'Assemblée Nationale en 2004 et amendée depuis, elle ne mentionne pas qu'elle peut utiliser comme bon lui semble les modifications à la Loi de l'assurance automobile comme porte dérobée.

Mise sur pied d'un organisme conseil dédié aux motocyclistes

Un rappel d'importance : depuis les années '70, parmi tous participants aux différentes Tables de Consultation sous la direction de la Société ou du Ministère des Transports seuls les représentants du monde de la moto étaient et sont encore présents à titre de bénévoles.

Malgré un nombre croissant de motocyclistes, bons nombres de clubs et associations voient leurs bénévoles quitter et la relève se fait plutôt discrète pour ne pas dire rarissime. La préparation de mémoires et les rencontres avec les organismes gouvernementaux constituent des activités très exigeantes pour des bénévoles qui ont à cœur de faire progresser positivement la pratique sécuritaire de la motocyclette au Québec. La lourdeur administrative et les changements continuels de représentants des organismes gouvernementaux font en sorte que nous parlons encore aujourd'hui des préoccupations d'il y a plus de 30 ans. C'est pourquoi nous avons présenté comme piste de solution dans notre mémoire de février 2015 au Conseil d'experts, à l'instar des motoneigistes et des quadistes, la mise sur pied d'un organisme conseil avec l'instauration d'un droit et/ou une contribution spéciale qui serait dédiée à la promotion de la sécurité des motocyclistes et dont le rôle serait de collaborer et de travailler en amont avec les différents ministères (Société – Sécurité publique – Santé – MTQ, etc.) et ce, afin de mieux représenter les motocyclistes.

Recommandation du Conseil d'expert du 28 avril 2015... sans lendemain

Bref retour en arrière ici pour revoir les pages 49-50 du rapport du Conseil d'experts du 28 avril 2015.

« Afin d'améliorer le bilan routier des motocyclistes, le Front Commun Moto (FCM) recommande que le Québec se donne un organisme qui se consacrerait uniquement à la promotion de la sécurité des motocyclistes. Cet organisme serait financé par une contribution spéciale ou un droit qui serait payé par les motocyclistes eux-mêmes.

Cet organisme, en plus de faire de la recherche, pourrait représenter les intérêts des motocyclistes auprès de diverses instances vouées à la sécurité routière. Il pourrait par exemple jouer un rôle conseil auprès du ministère des Transports du Québec au moment de la construction de projets routiers (adhérence et régularité du revêtement, éclairage des routes, conception des intersections, des carrefours giratoires et glissières de sécurité etc.) Le Conseil d'expert voit d'un œil favorable cette recommandation du Front Commun Moto. Il existe en effet un lien direct entre la sécurité routière et les contributions d'assurance. Cet organisme ne devrait pas empiéter sur le mandat d'autres organisations qui se consacrent à la sécurité routière, comme la Table québécoise de la sécurité routière. Le Conseil d'expert estime également que cet organisme devrait s'en tenir uniquement à la sécurité routière des motocyclistes et être financé entièrement par les motocyclistes au moyen d'un droit spécial distinct des contributions d'assurance. »

D'ailleurs, ce sujet constituait la Recommandation # 7 du Rapport du Conseil d'experts du mois d'avril 2015 : « *Le Conseil d'experts recommande à la Société d'étudier, conjointement avec le ministère des Transports du Québec l'opportunité de faciliter à court terme la création d'un organisme-conseil voué à la sécurité routière des motocyclistes.*»

Conclusion

Une tarification basée sur la vulnérabilité des groupes d'utilisateurs est franchement inadmissible. On a établi un système qui ne tient pas compte de la responsabilité (*no-fault*), il ne faudrait pas continuer à le faire évoluer vers un modèle qui encourage l'irresponsabilité et, pire, qui pénalise les victimes. Les utilisateurs vulnérables du réseau sont ceux, dans l'ensemble, qui agissent de façon responsable. Impensable de se laisser emporter par la rage au volant lorsqu'on ne bénéficie d'aucune protection! Considérant donc :

- Que le modèle de tarification proposé dans sa forme actuelle génère, pour les motocyclistes, une grille de tarification totalement incompatible avec l'affirmation de la direction que le comportement a un effet direct sur les contributions à verser;
- Qu'il est inconcevable, dans un régime universel, que la vulnérabilité d'une personne ou d'un groupe de personnes constitue un facteur de tarification spécifique;
- Que des études sérieuses et objectives ont conduit des spécialistes internationaux à énoncer clairement lors d'un symposium sur la sécurité routière de l'OCDE que la catégorisation des motos menant au modèle de tarification appliqué par la Société au Québec représente l'approche la plus dangereuse qu'ils aient observée pour les motocyclistes;

Nous demandons au Conseil d'experts de corriger ces incohérences en recommandant la réintégration de la motocyclette au groupe des véhicules de promenade avec une tarification uniforme pour chaque unité de ce groupe.

D'ailleurs dans le rapport du Conseil d'experts du 9 mai 2018 à la page 19, ces derniers questionnaient : « *Équité et classification des véhicules- Les contributions d'assurance proposées par la Société sont-elles justes et équitables ? La classification des véhicules est-elle toujours appropriée? »*

Faut-il rappeler que le Code de la sécurité routière à l'article 4, définit la « motocyclette » : *un véhicule de promenade, autre qu'une bicyclette assistée, à deux ou trois roues dont au moins une des caractéristiques diffère de celle du cyclomoteur.*

De plus, considérant :

- L'importance pour la sécurité des motocyclistes;
- L'impact potentiel de leur vulnérabilité sur le fonds d'assurance de la Société;
- La nécessaire expertise spécifique et de terrain pour améliorer ces éléments;

Nous demandons au Conseil d'experts de renouveler la recommandation #7 du Conseil d'experts du 28 avril 2015 sur la création d'un organisme-conseil voué à la sécurité des motocyclistes.

RÉFÉRENCES

- (1) <https://Société.gouv.qc.ca/blob/Société/documents/publications/contribution-assurance-2025-2027.pdf>
- (2) Gazette officielle du Québec pour les années visées. De plus, à noter qu'en date du 1^{er} janvier 2023, selon C-24.2 Code de la sécurité routière article 4, la moto est légalement définie comme un véhicule de promenade.
<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/c-24.2>
- (3) L'obligation d'un cours de conduite réussi préalable à l'examen pour l'obtention du permis de conduire a été abolie en 1997 puis rétablie en 2001.
- (4) <https://firstcheckpoint.com/wp-content/uploads/hurt-report.pdf> (en anglais)
- (5) https://www.maids-study.eu/pdf/MAIDSreport1.3_FR.pdf
- (6) <https://www.capm.ca/fr/publications> (en anglais)
- (7) <https://Société.gouv.qc.ca/blob/Société/documents/publications/rapport-comite-securite-moto.pdf>
- (8) <https://gaa.qc.ca/fr/statistiques/experience-de-sinistres/collision-et-versement/>
- (9) <https://Société.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/espace-recherche/dossier-statistique-bilan-national-2019.pdf>

QUESTIONS ET COMMENTAIRES - COORDONNÉES DE CONTACT

M. Jeannot Lefebvre, porte-parole du CAPM-E
529, 7^e Avenue, Pointe-aux-Trembles (QC) H1A 4E8
514-705-4408
Tresorier.capm.e@gmail.com

ANNEXES

Le CAPM-E, qui sommes-nous ?

Le Comité d'Action Politique Motocycliste-Escargot (CAPM-E) a été constitué en 2012, à la suite de la fusion entre le Comité d'Action Politique Motocycliste fondé le 2 octobre 1993 avec le Mouvement Escargot créé le 17 février 2010. C'est un organisme autonome composé uniquement de motocyclistes bénévoles sans distinction d'appartenance et sans discrimination aucune.

- **Notre mission**

La promotion et la défense des droits et libertés des motocyclistes.

- **Nos objectifs**

- Agir à titre de porte-parole politique de la communauté motocycliste du Québec et représenter celle-ci auprès des organismes voués à l'atteinte de la mission ou susceptible de l'entraver ;
- Développer l'expertise nécessaire à assurer une présence significative, formelle ou informelle, auprès de personnes ou d'organisations influentes, dans l'atteinte de la mission ;
- Combattre toutes formes de discrimination à l'égard des motocyclistes et entre eux ;
- Corriger les iniquités de la tarification du régime public d'assurance ;
- Favoriser des mesures visant à réduire les coûts des contributions d'assurances des motocyclistes ;
- Rappeler l'évidence de la plus grande vulnérabilité des motocyclistes ;
- Mettre en place, maintenir et soutenir une structure adaptée à la mission de manière à assurer une présence à la grandeur du Québec par la mise sur pied d'un « Organisme-conseil moto », un guichet unique dédié aux motocyclistes.

Mémoires

Les faits suivants ont motivé nos interventions au fil des ans:

- Au début des années 90, les gouvernements ont pigé plus de 2,4 milliards de dollars dans le fonds d'indemnisation de la Société;
- Le gouvernement a donné carte blanche à la Société en lui permettant d'utiliser les mêmes approches qu'une entreprise privée, sans exiger le respect de sa mission sociétale ;
- La Société est en train de dénaturer le régime sans égard à la faute en refilant la facture à certains usagers qui souvent sont également victimes;
- La Société n'a jamais entamé une étude d'accidentologie au Québec afin de connaître les vraies causes des accidents motos;
- En 2009, une perte 3 milliards des fonds de la Société à la Caisse de Dépôt dans les fameux papiers commerciaux a été assumée par une partie des usagers de la route.

Préoccupations présentées à M. Guy Chevrette, Ministre des Transports du Gouvernement du Québec

Mémoire de novembre 1999, concernant les effets des actions de la Société sur l'usage sécuritaire de la motocyclette au Québec.

Une mise en garde sur un mélange et no-fault

À la fin des années 70, durant les consultations préparant la mise en place d'un système d'assurance sans égard à la responsabilité, le monde la moto avait tenté à plusieurs reprises d'alerter le Gouvernement du Québec des risques d'englober la moto dans un tel système sans provision spéciale. Une étude américaine exhaustive "Hurt" concluait que dans les collisions impliquant une moto et un autre véhicule la faute était imputable au conducteur d'un autre véhicule de l'ordre de 65%. Donc une tarification qui ne tiendrait pas compte de cette réalité et qui serait basée uniquement en fonction des coûts (situation qui prévaut encore aujourd'hui) serait vouée à une iniquité pour les motocyclistes.

Une promesse de tarification en fonction de la conduite

La réponse des autorités québécoises face à une possible iniquité avait alors été réconfortante pour les motocyclistes. Avec le système québécois, le prix de l'assurance serait financé en fonction de la conduite des usagers de la route et non en fonction du type de véhicule. Même le directeur de la Régie de l'assurance automobile du Québec à l'époque, Monsieur Robert De Coster, s'exprimait le 28 janvier 1978 au Journal Le Droit d'Ottawa "Les chauffeurs en détermineront le coût selon leur façon de conduire".

Un premier dérapage de la Régie

Oh surprise en 1988, la Régie annonce (sans consultation) une augmentation de 40% et l'établissement de trois classes de cylindrée en prévision d'une tarification plus ciblée pour les motocyclistes. Le 10 février 1988 lors d'une rencontre avec le monde de la moto le Directeur de l'époque de la Régie, Jean-P Vézina, annonçait "Notre position c'est que les motocyclistes doivent par leurs contributions couvrir les frais encourus par eux par la Régie" et ce malgré la promesse de tarifier en fonction du comportement des conducteurs, la Régie décidait de tarifier en fonction des coûts par type de véhicule.

Principe d'équité ?

Selon la Société, il faudrait que les motocyclistes couvrent leurs frais d'indemnisation par leurs primes d'assurance. Chaque année la Société dépense des millions de dollars perçus auprès des automobilistes et motocyclistes pour défrayer les dépenses engendrées par des catégories qui ne contribuent en rien au financement du système. Comment, cette différence de traitement entre deux catégories de victimes peut-elle correspondre à la nouvelle valeur, « d'intégration et d'équité dans toutes ses actions » que la Société prétend défendre ? Cela se justifie mal uniquement par un choix de société.

La SAAQ et les chiffres

Souvent nous avons l'impression que la Société utilise les statistiques pour défendre des positions déterminées uniquement par des coûts au lieu de s'en servir comme outil d'analyse sur les risques. Nous ne sentons pas de constance au niveau de sa stratégie. Tantôt elle écarte totalement des facteurs de tarification aussi importants que l'âge, le sexe et l'expérience en annonçant que c'est un choix de société pour ensuite vouloir tarifier en fonction de certaines caractéristiques particulières à certains types de véhicules, comme marque ou modèle.

Mémoire de 2003

Le CAPM met en lumière les carences de la Société face à ses obligations

Il semble que la Société privilégie la hausse des cotisations à la réduction des réclamations. De ce fait, elle néglige d'assumer pleinement son devoir de société d'État qui doit être de corriger les problèmes à la source plutôt que de se comporter comme une compagnie d'assurance privée qui pense d'abord aux bénéficiaires.

La Société devrait accroître substantiellement ses actions afin d'améliorer le bilan routier du motocyclisme. S'il s'est amélioré, c'est que les motocyclistes se sont pris en main et qu'ils ont posé les gestes qui auraient dû être initiés par la Société elle-même.

Notons de plus l'absence plus que marquée de véritables programmes de sensibilisation auprès des motocyclistes, sans oublier les autres usagers de la route qui sont fréquemment les responsables des accidents de motos. Nous n'avons qu'à regarder l'effort que met le NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration), organisme américain très similaire à la Société, à produire des études et des programmes de sensibilisation destinés au monde motocycliste pour constater que notre société d'État a un sérieux rattrapage à faire dans ce domaine.

Mémoire présenté le 2 juin 2004 dans le cadre des audiences sur le projet de loi 55

Nous avons soulevé, **la nécessité de "Campagne publicitaire de sensibilisation par la Société"** au printemps de chaque année afin d'aviser les autres usagers de la route du retour des motocyclistes sur les routes. En date d'aujourd'hui (**17 avril 2024**), aucune campagne publicitaire en ce sens n'est en ondes !

Nous avons demandé la participation **d'un usager motocycliste à titre de membre du Conseil d'administration de la Société** afin de véhiculer les préoccupations des motocyclistes notamment. Avec le nombre croissant de motocyclistes sur les routes, il serait vraiment approprié qu'un représentant motocycliste siège dorénavant au Conseil d'administration de la Société.

Le CAPM soulignait également, l'absence d'information pour les motocyclistes sur le site internet de la Société. Quelques éléments ont été ajoutés (pour la vérification d'une motocyclette et pour la fabrication artisanale d'une motocyclette) et les informations concernant les permis de conduire et les immatriculations. Toutefois, si on considère le nombre de questions que les nouveaux motocyclistes posent sur les forums de discussions, nous réitérons notre demande d'obtenir un onglet motocycliste sur le site de la Société, de sorte que tous les motocyclistes auront accès aux informations, articles et lois concernant la possession et l'usage d'une motocyclette.

Une révision de l'indemnité matérielle à 1 000\$ s'impose. Vingt ans plus tard, il serait temps que ce volet d'indemnité qui est toujours à 1,000 \$ soit revu à la hausse (penser au remplacement d'une veste gonflable à plus ou moins mille dollars).

Mémoire de 2006 à la Commission des Transports dont certains thèmes ont été abordés.

La prévention

Que le Ministère des Transports du Québec prône des mesures de sécurité adaptées aux motocyclistes quant aux façons de faire lors de travaux de construction et autres sur le réseau routier.

Plusieurs recommandations pour améliorer la sécurité des motocyclistes ont été adressées au Ministère des Transports via les Tables de travail. À ce jour en 2024, rien de concluant n'a abouti. En 2024, nous discutons encore des mêmes préoccupations, les nids de poules, la signalisation lors des travaux, les plaques en acier, les glissières de sécurité, l'utilisation des peintures, etc.

La reconnaissance

Que l'État reconnaisse officiellement la moto non seulement comme un véhicule de loisirs, mais également comme moyen de transport et qu'il élabore des politiques et des pratiques en conséquence.

Que la Société révise l'accès à une classe autorisant la conduite d'une motocyclette de façon à le rendre plus difficile et mieux encadré pour augmenter le niveau de compétence des nouveaux conducteurs et améliorer le bilan routier.

Les cours de perfectionnement à l'achat

Que les marchands envisagent cette pratique, encouragée par les assureurs, afin de réduire le coût des assurances lorsqu'un tel cours a été suivi avec succès.

L'instauration du mois de la sécurité à moto.

Que la Société et le ministère des Transports instaure annuellement, idéalement en mai, le mois de la Sécurité en Moto.

La clause grand-père

Il est proposé qu'au lieu de retirer la classe 6A de ceux qui la détiennent et qui ne possèdent pas de moto puissent avoir les choix suivants :

- Réussir les tests d'aptitudes à la conduite d'une moto, ou
- Suivre un cours de conduite à moins qu'ils puissent démontrer la preuve d'une conduite continue d'une motocyclette.

Bien entendu, la Société a procédé comme elle l'entendait : proposition aux détenteurs de retirer la classe 6A sinon ils doivent payer la nouvelle tarification qui inclut dorénavant une portion des contributions d'assurances sur le permis. Cette solution n'élimine pas le fait que des détenteurs de permis classe 6A puissent faire l'achat et conduire une moto sans aucune

formation, ce que le CAPM-E dénonce depuis une décennie et continue de dénoncer.

Quelques années plus tard, en 2015, la Recommandation # 6 du Rapport du Conseil d'expert à la page 49, stipule : Le Conseil d'expert recommande à la Société : « de prendre les mesures appropriées afin de s'assurer que tous les titulaires d'un permis de conduire une motocyclette qui ne sont pas propriétaires d'une motocyclette depuis un certain nombre d'années, auront les compétences requises pour le faire de façon sécuritaire s'ils décident de se procurer une moto. » Où sont les mesures ?

Plusieurs mémoires sur les contributions d'assurances depuis 2010 et qui reprennent plusieurs points soulevés antérieurement

Un rappel par la Présidente de la Société, Mme Nathalie Tremblay de la création de deux tables de concertation le 11 juin 2010. (Aujourd'hui ce sont des tables de discussions et d'informations.)

La Recommandation # 10 du Rapport du Conseil d'expert de 2010 "En matière de sécurité routière pour les motocyclistes, la Société s'est dite d'accord avec le Conseil d'experts pour examiner les mesures à prendre afin de s'assurer que tous ceux qui veulent conduire une motocyclette ont les compétences pour le faire de façon sécuritaire".

La Société a de nouveau rejeté les conclusions présentées par la Fondation Promocycle des études MAIDS (Europe) & HURT (Los Angeles). L'objectif de ces deux études était de comprendre les causes des accidents de motos. Malgré le fait qu'elles ont été réalisées sur deux continents et à 20 ans d'intervalle, ces dernières arrivent sensiblement aux mêmes conclusions. La Société a plutôt préféré s'inspirer de l'étude IIHS (Insurance Institute for Highway Safety) aux États-Unis, dont les données et conclusions sont basées sur la 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. Faut-il rappeler que même le Lobby anti-moto aux USA n'utilise plus lesdites données et conclusions, car jugées non probantes dans plusieurs cas.

On ne peut avoir des automobilistes qui sont responsables des coûts qu'ils causent aux motocyclistes et en même temps de demander aux motocyclistes d'être responsables de ces mêmes coûts à leur place. Est-ce cela que la Société appelle "l'équité" ?