

**Mémoire**

**Présenté au Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile**

**dans  
le cadre de**

**la Consultation publique sur  
les contributions d'assurance automobile**

**par la**

**FÉDÉRATION MOTOCYCLISTE DU QUÉBEC**



**Le 18 avril 2006**

## Table des matières

La Fédération motocycliste du Québec _____	1
Mise en contexte du présent mémoire_____	1
Baisse du nombre de motos en fonction de la hausse des tarifs_____	2
Tarifer en fonction du risque et non en fonction de la vulnérabilité_____	4
Importance de la prévention pour protéger les usagers vulnérables_____	5
Conclusion_____	9

## **LA FÉDÉRATION MOTOCYCLISTE DU QUÉBEC** **SUPPORTÉE PAR LA COALITION-MOTO DU QUÉBEC**

### **Mission**

La Fédération motocycliste du Québec (FMQ) a pour mission de faire la promotion du motocyclisme, des intérêts de ses adeptes et de la défense de leurs droits.

### **Valeurs**

La Fédération intervient selon les valeurs et principes suivants :

- la promotion du civisme, de la sécurité et de l'entraide;
- le respect des lois et des droits de tous les citoyens;
- la promotion d'un cadre d'activités qui favorise la détente, les rencontres et les amitiés;
- la valorisation de l'image du monde de la moto adhérant à cet ensemble de valeurs.

### **Objectifs généraux**

Les objectifs généraux de la Fédération sont de :

- représenter et défendre les droits et les intérêts collectifs du monde de la moto auprès de tout gouvernement, organisme ou personne concernés, des autres motocyclistes et du public en général;
- consolider et développer différents services répondant aux besoins des associations membres et de leurs propres membres, dans le respect de la mission de la Fédération;
- faire connaître, promouvoir et développer la pratique du motocyclisme.

### **MISE EN CONTEXTE DU PRÉSENT MÉMOIRE**

Dans ce mémoire, la FMQ, en accord avec les normes établies par le Conseil d'Experts sur les contributions d'assurance automobile du Québec, a circonscrit ses propos à la question de la tarification. Nous omettrons donc de traiter ici de sujets qui peuvent avoir un impact sur le bilan routier, et donc sur la tarification, sauf lorsqu'il s'agira d'éléments relevant directement de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

De plus, le présent mémoire est rédigé en complémentarité avec celui du Comité d'action politique motocycliste (CAPM) déposé dans le cadre de la même consultation publique. La FMQ fait siens les constats, recommandations et conclusions du CAPM dans leur intégralité. Toutefois, nous tenons à mettre un accent supplémentaire sur l'aspect prévention, que nous jugeons primordial.

Tout comme pour celui du CAPM, la prémisse de base de ce mémoire est que bien qu'il faille rétablir l'équilibre financier du régime pour maintenir le niveau des services offerts par la SAAQ, d'aucune façon cet équilibre ne pourra être atteint en faisant cotiser de façon excessive un seul groupe, soit celui des motocyclistes.

Selon nous, la nouvelle tarification proposée par la SAAQ résulte de simples calculs de solvabilité par catégories et même sous-catégories. De plus, sa réflexion n'est pas celle d'une société publique, d'une société d'état. En effet, selon son raisonnement, une augmentation des coûts du régime se traduit simplement par une hausse des contributions, alors que, selon nous, son approche en tant que société d'état devrait être

beaucoup plus progressive, abordant non seulement le manque à gagner, mais aussi la prévention routière et, conséquemment, l'amélioration du bilan routier de même qu'un système de classes tarifaires juste et équitable, compte tenu principalement du comportement routier des utilisateurs et non de leur vulnérabilité routière.

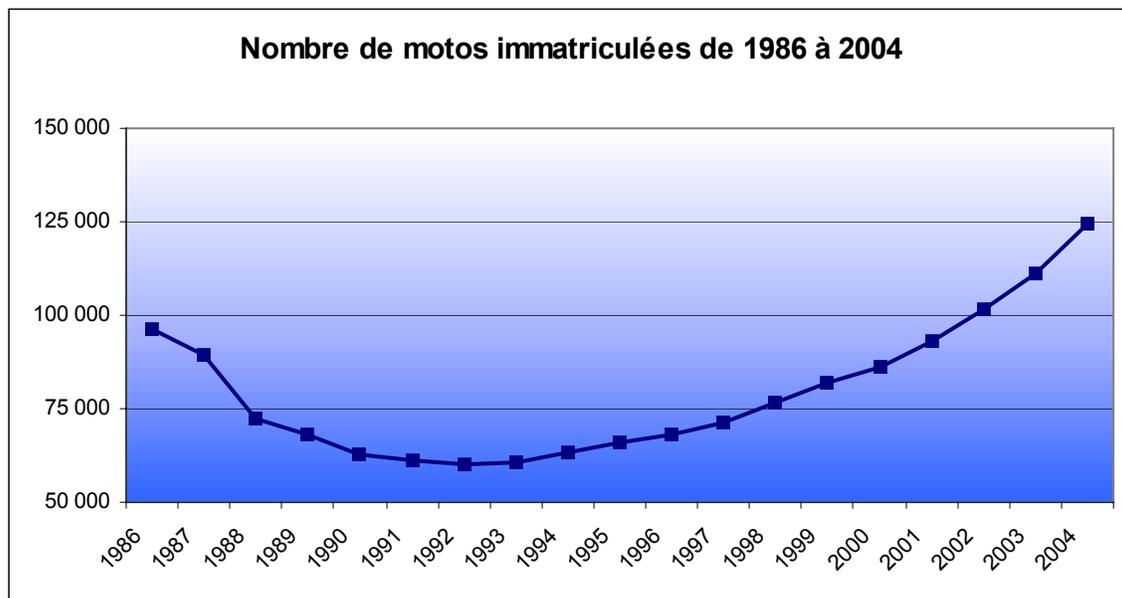
## **BAISSE DU NOMBRE DE MOTOS EN FONCTION DE LA HAUSSE DES TARIFS**

### **➤ Constat**

La SAAQ souhaite, de par sa nouvelle tarification, équilibrer son ratio primes-prestations en accroissant ses revenus auprès des motocyclistes. Cependant, le passé a démontré qu'une trop forte hausse des tarifs réduit le nombre d'utilisateurs. De plus, il faut noter qu'à ce jour, aucune portion de la contribution d'assurance sur les permis de conduire comprenant les classes 5 et 6 n'est attribuée aux revenus de la classe 6. La totalité de la contribution est attribuée à la classe 5, ce qui contribue à réduire le déficit des véhicules de promenade au détriment du bilan moto. L'impact est majeur considérant que la presque totalité, soit 99,98 % des permis autorisant la classe 6 comportent également la classe 5.

### **➤ Problématique**

Rappelons que la hausse des immatriculations de 1988 a eu un effet dévastateur, réduisant le parc motocycliste de plus de 20 %. Cette chute s'est poursuivie jusqu'en 1993 et ce n'est qu'en 2001 que le parc de motocyclettes immatriculées a rejoint le niveau qu'il atteignait en 1987. La hausse de tarifs proposée est cette fois-ci, selon le type de moto, de 2 à 10 fois supérieure à celle de l'époque. On peut donc prévoir des impacts négatifs considérables sur le parc de motos au Québec.



Source : SAAQ

Conséquemment, l'hypothèse de croissance de 5 % du parc de motos avancée par la SAAQ risque plutôt de se traduire par une réduction d'un ordre beaucoup plus grand. Ainsi, au 31 mars 2006, les ventes de motos neuves au Québec avaient chuté de 40 % par rapport à la même date l'an dernier.

Dans le cas des permis de conduire, la mise en place d'une contribution doublée pour les détenteurs de la classe 6 fera en sorte que seuls les utilisateurs réguliers de motos

voudront la maintenir. Les autres renonceront à cette classe et ne contribueront donc jamais à accroître les revenus de la SAAQ.

Selon les chiffres publiés, la SAAQ semble estimer que plus de 500 000 détenteurs de permis de moto conserveront leur classe malgré les hausses proposées. Cependant, selon les échos que nous avons de l'intérieur du monde motocycliste, ce scénario est utopique. La SAAQ surestime donc les revenus qu'elle compte recevoir de ces utilisateurs et accroîtra encore son manque à gagner, qu'elle cherchera à compenser ailleurs une fois de plus. En outre, force est de constater que les pertes de revenus occasionnées par la diminution du nombre de motocyclettes immatriculées dépasseraient vraisemblablement les primes additionnelles perçues par la SAAQ. Un effet secondaire, visé ou non, de cette proposition sera d'éliminer aussi des conducteurs compétents et qualifiés en raison du coût prohibitif relié à la possession et à la conduite d'une moto, d'où une détérioration possiblement plus grande du bilan routier de ce groupe.

Ainsi, plutôt que d'améliorer la situation financière de la SAAQ, l'impact de la diminution du nombre de motos en raison des hausses proposées aura pour effet d'augmenter les risques reliés aux motocyclistes en raison de la loi des grands nombres, un principe de base en assurance, qui a démontré que plus le nombre d'assurés est grand, plus le risque se trouve réparti, augmentant par le fait même l'habileté à absorber l'impact de blessures majeures, un facteur important lorsque l'on considère la répartition des blessures graves pour un petit groupe d'utilisateurs, tel que les motocyclistes.

L'intégration sécuritaire de la moto ou de tout autre véhicule dans le réseau routier est d'autant plus facile que sa présence est grande. En d'autres mots, il est plus facile pour les divers usagers de la route d'adopter un comportement spécifique adapté au partage sécuritaire de la route avec un véhicule fréquemment côtoyé qu'avec un autre dont la présence est plus occasionnelle : c'est une question d'acquisition d'habitudes justifiées par le besoin régulier de s'en servir. En posant un geste qui va réduire le nombre de motos en circulation, on va augmenter le risque pour ceux qui continuent de rouler à moto. La bonne technique serait plutôt le contraire, c'est-à-dire d'adopter une politique qui envahirait le réseau routier de motos, les rendant ainsi omniprésentes à la vue et à la conscience des autres usagers. Par la même occasion, on en maximiserait l'effet de la loi des grands nombres.

### ►Recommandations

Pour favoriser le principe de la loi des grands nombres et l'atteinte d'un meilleur taux de sinistralité par le maintien et l'augmentation du nombre de véhicules visés, nous suggérons:

- une augmentation uniforme, en terme de dollars, des hausses de contributions sur toutes les classes d'utilisateurs pour aborder immédiatement le manque à gagner total identifié par la SAAQ. Cette hausse de contributions prendrait effet en janvier 2007;
- aucune augmentation de cette contribution sur les permis de conduire simplement en raison de la présence de la classe 6 en plus de l'une des classes 1 à 5. De plus, dans ces cas, la contribution devrait être répartie entre les classes 5 et 6 pour fins d'évaluation des résultats;
- d'entamer une étude approfondie de la répartition des pertes par classe d'utilisateurs dans le contexte d'un système d'indemnisation sans égard à la responsabilité. Une telle répartition devrait incorporer un concept de ventilation des pertes tenant compte de l'habileté de chacune des classes de tarification à absorber l'impact de blessures majeures. Cette étude devrait être entamée par la

SAAQ en 2007 et inclure un dialogue avec les différents groupes d'utilisateurs affectés.

Pour réduire la fréquence et la gravité des sinistres :

- mettre en place un programme plus dynamique d'encouragement au perfectionnement des compétences des conducteurs afin de les rendre habiles et non seulement aptes à conduire.
- exiger un test d'évaluation des compétences pour toute personne détenant une classe 6, mais n'ayant pas conduit une moto depuis plus de trois ans.

## **Tarifier en fonction du risque et non en fonction de la vulnérabilité**

### **➤Constat**

Lorsqu'un service est pris en charge par l'état il devient, en principe, universel, c'est-à-dire que les mêmes conditions s'appliquent à tous, sans discrimination, à l'exemple des services de santé. Le gouvernement, à travers l'assurance-maladie, n'exige pas de frais supplémentaires pour les personnes vulnérables ou nécessitant davantage de soins, bien que leurs coûts de santé dépassent largement ceux des autres citoyens.

Nous reconnaissons que circuler à moto fait de son utilisateur un usager vulnérable du réseau routier. Même s'il agit avec grande prudence, respecte scrupuleusement le code de la sécurité routière et n'a rien à se reprocher, le motocycliste impliqué dans un accident a de fortes chances de subir des blessures physiques qui entraîneront le versement d'indemnités par la SAAQ. Cependant nous estimons qu'il ne faut pas confondre usager vulnérable et usager à risque. Ainsi, l'utilisation du réseau ne devrait pas représenter un plus grand risque pour un groupe d'utilisateurs que pour un autre parmi ceux qui sont autorisés à s'en servir. La vulnérabilité représente la fragilité alors que le risque réfère au comportement.

### **➤Problématique**

Les propositions tarifaires de la SAAQ semblent confondre usager vulnérable et usager à risque. Ainsi, au tout début de la page 25 du document *Pour un régime durable et équitable*, la Société affirme que sa tarification spécifique aux motos, autant par le biais des immatriculations que par celui de la classe 6 sur les permis vise à «...prendre en considération le comportement des motocyclistes...» et « Cette répartition vise à tenir compte du comportement des conducteurs ». Doit-on comprendre que le fait de rouler à moto est de facto un comportement à risque? La question se pose encore plus à la lecture du dernier paragraphe de cette même page où la SAAQ écrit «...le comportement du conducteur est un facteur de risque déterminant et la Société cherche à encourager les bons comportements routiers...». Cette affirmation comporte une ressemblance troublante avec le dernier paragraphe de la page 22 «...Le mérite de reconnaître le risque puisque la contribution d'assurance sur le permis de conduire est déjà liée au nombre de points d'inaptitude. Ainsi, la Société encourage les bons comportements routiers ».

De fait, selon les propositions présentées, seule la classe moto serait sujette à une contribution supplémentaire sur le permis. Ce montant additionnel représente l'équivalent du surplus que devra payer un conducteur de voiture comptant entre 3 et 4 points d'inaptitude à son dossier. Le coût total d'assurance sur le permis et l'immatriculation représenterait pour un motocycliste sans aucun point d'inaptitude à son dossier l'équivalent de celui d'un automobiliste comptant en permanence à son dossier

entre 14 et 15 points d'inaptitude, soit un délinquant chronique. C'est sans compter que la mécanique actuelle de remise en vigueur d'un permis suspendu fait en sorte que la contribution combinée permis-immatriculation qui serait exigée d'un motocycliste avec un dossier vierge, deviendrait le triple de ce qu'il en coûterait à son retour sur la route à un conducteur trouvé coupable de conduite criminelle.

Selon nous, une telle différence de contributions reflétant deux comportements routiers complètement opposés démontre une défaillance majeure de la structure tarifaire présentement proposée par la SAAQ, qui devrait être rectifiée immédiatement.

L'approche de la SAAQ qui considère que l'augmentation des coûts encouragera les bons comportements est fort logique. Nous nous interrogeons cependant sur ce que le simple fait de conduire une moto a à voir avec le comportement et de quelle façon l'augmentation des contributions servira à diminuer la vulnérabilité de ce groupe d'utilisateurs. Cette approche de la SAAQ qui fixe la tarification en se basant sur la vulnérabilité plutôt que sur le risque nous apparaît totalement improductive en plus d'être discriminatoire du fait qu'elle ne s'applique qu'à un seul groupe d'utilisateurs.

### ➤ **Recommandations**

Dans un premier temps, les motocyclettes devraient, pour fins de tarification, être totalement intégrées au groupe des véhicules de promenade, puisque c'est ce qu'elles sont, et la contribution d'assurance relative à chacune devrait être la même que pour tous les autres véhicules de cette catégorie, jusqu'au moment où une grille tarifaire reconnaissant l'habileté de chaque groupe d'utilisateurs à absorber l'impact des blessures graves soit identifiée de façon robuste et équitable.

La contribution d'assurance applicable aux permis de conduire devrait être entièrement modulée en fonction du risque, reflété par le dossier de conduite, et non en fonction de la vulnérabilité identifiée par la classe de permis détenue ou par le type de véhicule utilisé. Le fait de détenir la classe 6 (moto) ne devrait donc pas entraîner une contribution supplémentaire.

L'accent devrait être mis sur la promotion de la prévention de la sécurité routière et non sur des hausses de tarifs ciblées inappropriées. La prochaine section de ce mémoire s'intéressera à cette piste de solution.

## **IMPORTANCE DE LA PRÉVENTION POUR PROTÉGER LES USAGERS VULNÉRABLES**

### ➤ **Constat**

Les utilisateurs de moto ne sont pas un petit groupe marginal : ils sont de plus en plus nombreux sur les routes, sont de tous âges, de toutes professions et on compte de plus en plus de femmes parmi les adeptes de moto. Dorénavant, il n'est plus possible de stéréotyper le motocycliste. La réalité et leur image ont changé et il y a nécessité que la SAAQ adapte son action envers les motocyclistes.

### ➤ **Problématique**

Considérée comme un loisir plutôt que comme un véhicule de transport, la motocyclette n'a pas bénéficié d'une intégration sérieuse au sein des usagers de la route. Les prises de décisions semblent relever davantage de l'improvisation que d'une vision intégrée et à long terme de ce mode de transport. Les hausses radicales proposées ciblées presque uniquement sur les motocyclistes en sont un bon exemple.

Au cours des dernières années, la SAAQ n'a déployé aucun effort pour réduire les accidents, et ce, malgré les demandes répétées des motocyclistes<sup>1</sup>. Encore aujourd'hui, la SAAQ prétend vouloir s'y attaquer, mais ne propose rien de concret. La société d'état a pourtant pour mission de réduire les accidents et il est de sa responsabilité d'établir les programmes de prévention et de conscientisation qui visent à réduire les accidents et surtout les pertes de vies. Or, au cours des dernières années, aucune campagne n'a travaillé en ce sens. Des rapports de recherches<sup>2</sup> en sécurité reliée à l'utilisation de la moto n'ont pas eu de suite de la part de la SAAQ.

Bien qu'elle reconnaisse l'importance du maintien des acquis en matière de compétence de conduite, la SAAQ n'a mis sur pied aucune campagne structurée et intensive de prévention des accidents de moto. À notre connaissance, elle n'a jamais invité les motocyclistes, pour leur propre sécurité, à participer à une session printanière de rafraîchissement des techniques routières ou à investir dans un cours de perfectionnement. De même, elle n'a déployé que des efforts timides pour modifier le comportement des autres utilisateurs (automobilistes et camionneurs) envers les usagers vulnérables que sont les motocyclistes.

Par ailleurs, en 2001, le Québec a connu son meilleur bilan routier depuis 1948 avec une diminution de près de 20 % du nombre de décès, de 6 % du nombre de blessés graves et de 3,5 % en ce qui concerne le nombre de blessés. Les tableaux ci-dessous vous démontrent que, depuis les trente dernières années, il y a eu une baisse considérable du nombre d'accidents par tranche de 10 000 motocyclettes, bien que le nombre de motocyclettes sur les routes ait augmenté de 86% dans les dix dernières années.

Année	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Nbre motos**	128 130	136 610	147 519	120 900	84 964	90 521	96 915	106 813	119 523	112 083
Décès	183	108	123	128	139	111	118	122	163	131
Blessés graves	1090	941	1038	1177	1016	949	1118	933	1240	1300
Blessés légers	3271	2821	3114	3531	3821	3903	4327	4003	5054	4867
<b>Total des accidents (décès, blessés graves et légers)</b>										
	4 544	3 870	4 275	4 836	4 976	4 963	5 563	5 058	6 457	6 298
<b>Nombre d'accidents (décès, blessés graves et légers) par tranche de 10 000 motocyclettes</b>										
	354,6	283,3	289,8	400,0	585,7	548,3	574,0	473,5	540,2	561,9
<b>Nombre de décès par tranche de 10 000 motocyclettes</b>										
	14,3	7,9	8,3	10,6	16,4	12,3	12,2	11,4	13,6	11,7

<sup>1</sup> Plusieurs demandes ont été adressées au Ministre des Transports de même qu'à des responsables de la SAAQ. Elles visaient, entre autres, l'« étude d'accidentologie », les programmes de sensibilisation des autres usagers, l'accès aux terrains de la SAAQ et du Ministère des Transports à des fins de formation, la promotion des cours (alors même qu'il y a eu abolition des cours obligatoires du 30 juin 1997 au 1<sup>er</sup> janvier 2001).

<sup>2</sup> Des rapports de recherches sur le temps de réaction au freinage et sur les étapes à suivre pour effectuer un freinage intensif à motocyclette en ligne droite ont été déposés à la SAAQ dans le but d'améliorer la sécurité à moto mais n'ont jamais été diffusés par celle-ci.

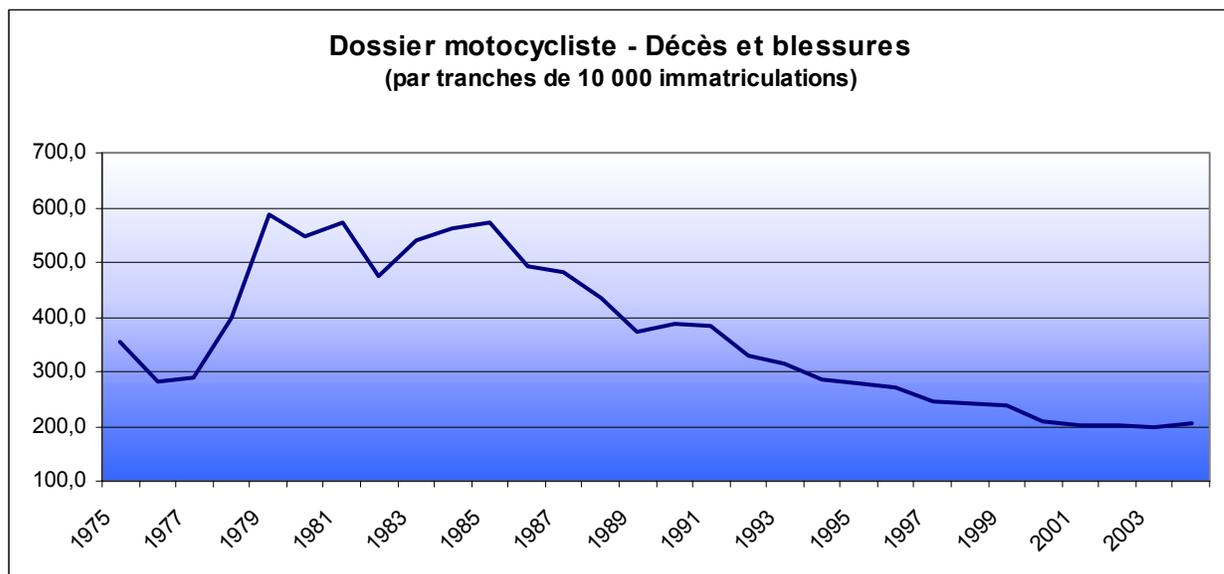
Année	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Nbre motos**	105 609	96 164	89 444	72 272	68 211	62 828	61 002	60 249	60 873	63 514
Décès	148	98	101	62	82	81	70	51	62	43
Blessés graves	1271	998	881	653	565	539	503	448	400	382
Blessés légers	4628	3640	3326	2430	1886	1822	1777	1477	1457	1385
<b>Total des accidents (décès, blessés graves et légers)</b>										
	6 047	4 736	4 308	3 145	2 533	2 442	2 350	1 976	1 919	1 810
<b>Nombre d'accidents (décès, blessés graves et légers) par tranche de 10 000 motocyclettes</b>										
	572,6	492,5	481,6	435,2	371,3	388,7	385,2	328,0	315,2	285,0
<b>Nombre de décès par tranche de 10 000 motocyclettes</b>										
	14,0	10,2	11,3	8,6	12,0	12,9	11,5	8,5	10,2	6,8

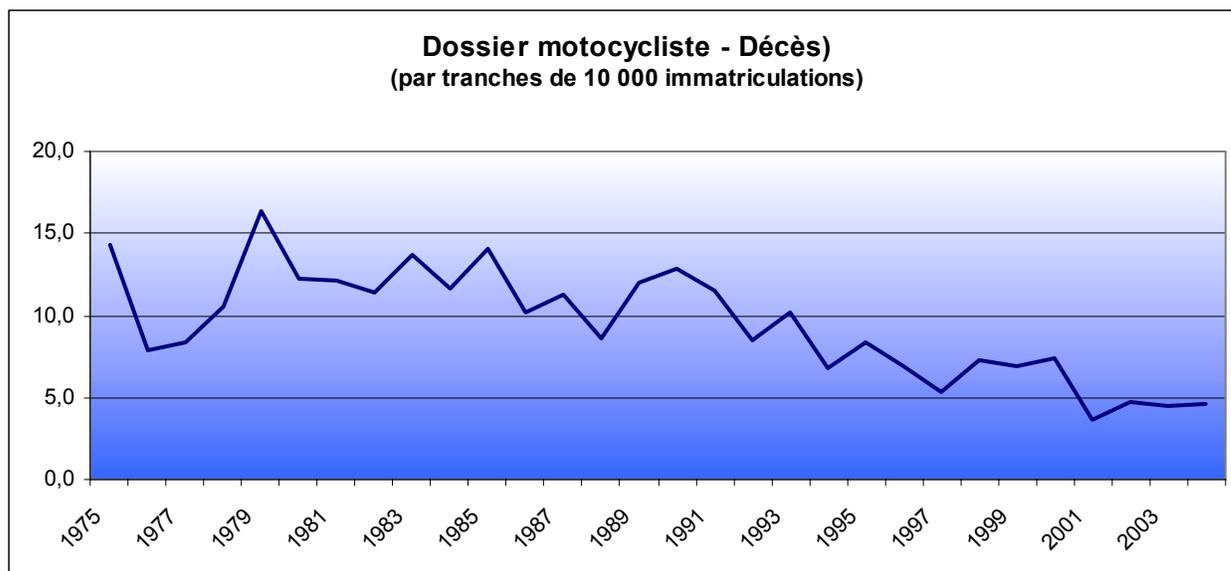
Année	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Nbre motos**	66 004	67 933	71 027	76 506	81 692	86 258	92 892	101707	111351	124653
Décès	55	47	38	56	56	64	34	48	50	57
Blessés graves	350	348	318	345	354	336	334	319	349	358
Blessés légers	1436	1436	1385	1436	1531	1418	1490	1687	1807	2149
<b>Total des accidents (décès, blessés graves et légers)</b>										
	1 841	1 831	1 741	1 837	1 941	1 818	1 858	2 054	2 206	2 564
<b>Nombre d'accidents (décès, blessés graves et légers) par tranche de 10 000 motocyclettes</b>										
	278,9	269,5	245,1	240,1	237,6	210,8	200,0	202,0	198,1	205,7
<b>Nombre de décès par tranche de 10 000 motocyclettes</b>										
	8,3	6,9	5,4	7,3	6,9	7,4	3,7	4,7	4,5	4,6

\*\* Incluant les motocyclettes pour utilisation institutionnelle, professionnelle ou commerciale. Jusqu'en 2003, la SAAQ totalisait ces types de motos. A partir de 2004, il faut se référer au tableau 84, p. 148 pour obtenir le même total.

Source : SAAQ

Puisqu'on dit qu'une image vaut mille mots, nous avons pensé vous représenter cette tendance à la baisse.





Source : SAAQ

Ces figures démontrent que notre dossier est en constante amélioration au niveau des blessés et des décès, depuis au moins 20 ans, et que cette amélioration est due exclusivement aux efforts du monde motocycliste avec ses faibles moyens, car la SAAQ a été quasi-absente pendant toutes ces années. Imaginez ce que nous pourrions atteindre comme résultat si nous avions eu les ressources financières et humaines dont dispose la SAAQ. Nous n'en serions pas à nous demander quels moyens prendre pour diminuer le nombre d'accidents de moto annuellement. Les autorités vont-elles maintenant nous faire payer parce qu'elles n'ont pas pris les bonnes décisions ou investi là où il le fallait au moment où il le fallait ? Avouons que, si c'était les cas, ce serait commettre une énorme injustice.

Par ailleurs, le quotidien *La Presse* du samedi 11 mars dernier rapportait que la SAAQ compte sur l'amélioration du bilan routier pour effacer 30 M\$ de déficit. Comment la SAAQ compte-t-elle s'y prendre? Pour l'instant, nul ne le sait, car aucun plan concret n'a été avancé par la SAAQ. Les actions de prévention posées par l'État par le passé, dans le domaine du motocyclisme québécois, ont été trop timides pour diminuer substantiellement les accidents de moto. Les motocyclistes paient le prix de la négligence et du manque de prévention de la SAAQ dans le passé. Il est important, selon nous, de redresser la situation au plus vite.

Selon d'importantes études produites aux États-Unis et en Europe (notamment les rapports Hurt et MAIDS), les motocyclistes sont déjà victimes sur la route puisque que leur vitesse est rarement en cause lors des accidents impliquant des motos et qu'ils sont responsables de l'accident dont ils sont victimes dans seulement 35 % des cas. Maintenant, nous voudrions aussi les rendre victimes de la tarification.

### ➤ **Recommandations**

La SAAQ doit reconnaître officiellement la moto, non seulement comme un véhicule de loisir, mais également comme un moyen de transport et doit élaborer des politiques et des pratiques en conséquence. La moto doit occuper sa juste place dans les actions de prévention de la SAAQ, au même titre qu'elle occupe une place de plus en plus grande sur la route. Pour ce faire, la SAAQ devrait :

- créer un mois de la sécurité à moto qui compterait des activités visant autant les motocyclistes que les autres usagers de la route;
- promouvoir et soutenir la mise sur pied de formations supplémentaires : sessions printanières de rafraîchissement des techniques routières, formation avancée, perfectionnement à l'achat, etc.;
- modifier le cursus actuel des cours de conduite auto pour inclure une sensibilisation à la présence de motocyclettes sur la route afin de sensibiliser les futurs conducteurs de voiture aux implications de côtoyer des motocyclettes sur la route;
- modifier le cursus actuel des cours de conduite pour motocyclistes afin d'enrichir l'enseignement de façon à en faire des conducteurs habiles et non seulement des conducteurs aptes à opérer une motocyclette.

## **Conclusion**

La FMQ reconnaît la démarche de la SAAQ adressant le problème du sous financement des contributions d'assurance pour rétablir son équilibre financier. Cependant, le principe d'équité énoncé regardant les contributions demandées des assurés est selon nous trop rudimentaire pour les motos étant donné le faible volume du parc moto qui restreint son habileté à absorber l'impact financier des blessures corporelles graves.

La prémisse de notre position étant basée sur le fait qu'un principe fondamental d'assurance regardant la répartition des pertes sur un grand nombre est en partie compromise pour les raisons suivantes :

- La méthode de distribution des pertes adoptée par la SAAQ dans un encadrement d'indemnisation sans égard à la responsabilité est discriminatoire. Plusieurs études réalisées dans des juridictions où la responsabilité est déterminée démontrent en ce qui concerne les accidents impliquant des motos que pour la majorité des accidents l'utilisateur de la motocyclette est non responsable.
- L'impact financier des blessures graves sur le parc moto est très significatif compte tenu du nombre restreint de motos. Ceci a pour effet d'introduire un grand élément de volatilité dans la détermination des contributions.

Selon nous une solution plus pragmatique reconnaissant le principe fondamental d'assurance associée avec la redistribution équitable des pertes entre différentes catégories serait d'établir une structure de tarification qui reconnaît la nécessité de redistribuer les pertes substantielles sur une plus grande base d'assurés.

Conséquemment, la FMQ favorise une structure où les pertes assignées au parc moto sont en partie redistribuées sur l'ensemble total du parc auto selon un plafond applicable à chaque indemnité. Les montants excédant ce plafond sont alors redistribués à travers tout le parc auto. Cette approche introduit essentiellement un principe d'équité tarifaire basé sur un principe de réassurance excédentaire.

En raison du caractère non essentiel de la moto comme moyen de transport, les fortes hausses proposées provoqueront un taux élevé d'abandon de cette activité, privant la SAAQ des revenus anticipés. Ces pertes devront infailliblement être assumées par les autres usagers à plus ou moins court terme.

Quant à la proposition de la SAAQ d'augmenter les contributions sur une courte période, la FMQ suggère initialement d'adopter une hausse uniforme en terme de dollars des contributions sur l'ensemble du parc de véhicules pour 2007, afin de solutionner immédiatement le manque à gagner total de la SAAQ et d'amorcer une étude robuste de

l'allocation des pertes et de la grille tarifaire s'appliquant aux différents groupes d'utilisateurs. Selon nous, la grille tarifaire doit refléter une certaine redistribution des blessures graves sur l'ensemble du parc de véhicules pour réduire la volatilité inhérente de ces blessures attribuées aux petits groupes d'utilisateurs tels que les motocyclistes.

D'autre part, la structure de tarification proposée nous semble confondre la vulnérabilité des utilisateurs avec le comportement des utilisateurs. Un point que nous voulons adresser immédiatement puisque qu'il nous est à cœur d'avoir une structure tarifaire favorisant la responsabilisation des utilisateurs tout comme la prévention routière.

C'est pourquoi, la FMQ revendique une structure de tarification axée sur le comportement des utilisateurs et s'oppose fermement à une structure axée sur le type de moto.

Finalement, dans l'optique de l'incitation aux bons comportements, par le biais de la tarification, la SAAQ devrait, dans un premier temps, considérer l'option de remettre en vigueur un permis suspendu en le tarifant au taux maximum des points d'inaptitude avec diminution bisannuelle progressive, similaire à ce qui se fait en assurances de dommages où un réclamant voit son dossier passer de 0 à 5 ou 6 ans sans sinistre.

Afin de renflouer ses coffres et donner une véritable équité à son régime, elle devrait aussi, dans un second temps, demander au gouvernement d'aller de l'avant avec sa promesse de révision de la Loi sur l'assurance automobile qui lui permettrait de revoir les indemnités versées aux criminels de la route et d'obtenir un droit de recours contre ces derniers.

La FMQ incite fortement le Conseil d'Experts à considérer ses recommandations pour éviter des conséquences économiques négatives pour la motocyclette qui ultimement pourrait juste amplifier l'impact financier attribué aux motos. La FMQ est disposée à travailler de façon collaborative avec la SAAQ pour établir l'implémentation d'une structure tarifaire viable pour les motos et pour en améliorer le bilan routier afin de réduire les coûts plutôt que de se limiter à augmenter les contributions pour égaler les dépenses. Nous ne pensons pas qu'aux dollars, mais en priorité à nos bras, à nos jambes et à nos vies.



### **Coordonnées de la Fédération motocycliste du Québec**

4875, boul. Métropolitain Est, bureau 208  
Montréal (Québec) H1R 3J2  
Téléphone : (514) 252.8121  
Télécopieur : (514) 252.7857  
Courriel : [fmq@fmq.qc.ca](mailto:fmq@fmq.qc.ca)  
Personne responsable: Bernard Benoît