



Pour une tarification du régime public d'assurance automobile du Québec conforme à l'esprit de la loi qui l'a institué

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



Le 20 février 2023

TABLE DES MATIÈRES

<u>Objet et but du présent mémoire</u>	3
<u>Un peu d'histoire</u>	3
<u>Le défi de la tarification</u>	4
<u>L'universalité malmenée</u>	5
<u>Quand équité rime avec discrimination</u>	6
<u>Les motocyclistes : une cible facile et, surtout, socialement acceptable</u>	7
<u>Vulnérabilité et risque : le dangereux mélange des genres</u>	8
<u>Les motocyclistes ont-ils vraiment plus d'accidents?</u>	9
<u>Un régime sans égard à la faute qui fait payer les victimes...où est la logique?</u>	10
<u>Une universalité à deux vitesses entre usagers vulnérables?</u>	10
<u>La modulation des cotisations peut-elle améliorer la sinistralité?</u>	11
<u>Motos intégrées aux véhicules de promenade : quelle serait la tarification?</u>	12
<u>Quelles seraient les conséquences de cette tarification?</u>	13
RÉFÉRENCES	14
QUESTIONS ET COMMENTAIRES - COORDONNÉES DE CONTACTS	14

Objet et but du présent mémoire :

- 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 de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et, d'autre part, l'approche de tarification actuelle de la SAAQ.
- Le but visé est de mettre fin à l'injustice flagrante que cette approche tarifaire entraîne pour un groupe de cotisants ciblés, les motocyclistes.

Un peu d'histoire

Rappelons d'abord que l'objectif premier et toujours actuel du régime est d'assurer l'indemnisation en cas de blessures ou décès des Québécois victimes d'accidents de la route impliquant un véhicule moteur et, surtout, sans devoir encourir les frais et délais inhérents aux processus légaux visant à établir la responsabilité de l'accident, ce pourquoi on l'a baptisé, en bon français de l'époque, le «no fault» ou «sans égard à la faute». En clair, le régime vise à ce que toute personne québécoise affligée de blessures ou décédée en conséquence d'un accident de la route impliquant un véhicule moteur n'importe où dans le monde reçoive (ou sa succession) le plus rapidement possible une indemnité raisonnable mais non intégrale en compensation des pertes que l'accident aura pu lui faire subir. Cette approche inédite à l'origine et encore peu répandue dans le monde constituait la solution à la problématique des conséquences pécuniaires encourues par les victimes lorsque, trop fréquemment, celles-ci se retrouvaient carrément sans indemnité en l'absence de capacité financière ou de solvabilité des personnes jugées responsables à la suite d'une poursuite.

Clairement, cette approche définissait le caractère universel de la couverture envisagée en ce sens qu'elle couvrait toute la population québécoise, indépendamment du fait qu'une personne contribue ou non aux coûts du régime. De même, cette caractéristique d'universalité est appuyée par le fait que le régime est imposé à tous les Québécois et qu'aucune victime ne peut poursuivre la personne responsable pour le préjudice corporel subi.

Le défi de la tarification

Le financement d'un régime en vertu duquel tout le monde est couvert sans que tout le monde y contribue amène ses défis et suscite des questions. Ainsi a-t-on déterminé à l'origine que, même si tout le monde est couvert, les cotisations requises seraient perçues uniquement auprès des utilisateurs et des propriétaires de véhicules routiers. On peut croire que cette approche est liée au fait que même si ces derniers ne sont pas nécessairement responsables, ils sont toujours en cause. D'où le fait que, depuis 1978, une cotisation spécifique au régime public a été ajoutée aux coûts des permis de conduire et des immatriculations de véhicules ainsi qu'à leurs renouvellements.

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. (1)

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 2022, les motocyclettes se retrouvent divisées en cinq catégories (outre les modèles à circulation restreinte) alors que leur tarification dépasse celle des autres véhicules de promenade (59,39\$) d'entre 218% et 2 468% (188,96\$ pour la catégorie la moins chère et jusqu'à 1 525,05\$ pour certains modèles). (2)

L'universalité malmenée

Comment en est-on arrivé à de telles différences? 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 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'utilisateurs de la route.

On ne peut, dans les faits, nier 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 SAAQ a alors mis beaucoup d'énergie à rigoureusement comptabiliser les prestations payées et attribuables à chaque groupe d'utilisateurs 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 (230 000 motos vs 5 192 000 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 230 000 motos répertoriées pour 2022 se retrouvent subdivisées en cinq catégories, chacune sujette à sa propre tarification. Avec aussi peu que 3 000 unités dans une de ces catégories, imaginez l'impact d'une seule réclamation sur ses cotisants. (2)

Quand équité rime avec discrimination

L'attribution des coûts selon les risques comme l'applique la SAAQ aux motocyclistes est un principe essentiel pour les compagnies d'assurance dont la clientèle est libre et recherche le plus bas prix possible ainsi qu'une tarification adaptée aux risques individuels. À titre d'exemple, une compagnie d'assurance-vie pourrait refuser d'assurer ou encore exiger 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 et générer 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 SAAQ 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 SAAQ. 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 SAAQ, 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 neuraux, etc., chaque groupe devant s'autofinancer. Comme les gens en excellente santé ne contribueraient presque plus au RAMQ, on peut deviner 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 SAAQ 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. Le régime géré par la SAAQ 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 à la SAAQ pour 2022 se situent à 59\$ pour un véhicule de promenade et entre 189\$ et 1 525\$ pour une moto. Comment a-t-on pu atteindre une telle déviance?

Les motocyclistes : une cible facile et, surtout, socialement acceptable

L'aisance avec laquelle la SAAQ a pu faire accepter la discrimination tarifaire appliquée aux motocyclistes au fil des ans ne peut faire abstraction des préjugés tenaces à leur encontre. Le comportement délinquant d'un seul d'entre eux affecte l'image de tout le groupe collectivement alors que cet effet est pratiquement nul pour les autres catégories de véhicules. On n'entend jamais – ou très rarement – une réflexion comme : « Ah ces automobilistes, tous les mêmes! » ou encore « Ah, ces conducteurs de camionnettes, de vrais dangers!». Mais la réaction « Ah ces damnés motards! » surgit assez spontanément en étant témoin d'un geste isolé de délinquance d'un seul motocycliste. Pourquoi? La moto est facilement identifiable et distinctive. Bien des gens en ont même peur pour diverses raisons qu'elles sont seules à connaître ou même sans savoir pourquoi. Le public en général ne s'offusque donc pas que les droits et intérêts des motocyclistes soient bafoués.

En même temps, les motocyclistes forment un groupe globalement facilement identifiable et cependant loin d'être homogène car composé d'individus représentant un parfait microcosme de notre société en général avec des situations sociales fort disparates. D'autant qu'un grand nombre d'entre eux, pour lesquels la moto est plus un loisir qu'un moyen de transport, s'y adonnent durant une courte période puis passent à autre chose. Rallier tous ces gens derrière une cause commune pour former un bloc de contestation devient une mission quasi impossible rendant le groupe encore plus vulnérable aux atteintes à ses droits.

En résumé sur ce point, peut-on croire que la grille tarifaire de la SAAQ pour les motos et leurs pilotes serait la même si ces derniers avaient tous la même couleur de peau, une même religion ou encore une origine ethnique commune? Les protestations et les accusations de discrimination systémique auraient immédiatement fusé de toutes parts. Pourtant, c'est ce qu'on a allègrement pu faire avec les motocyclistes à l'intérieur d'un système universel qui stipulait clairement dans ses statuts originaux d'exclure toute discrimination liée à des risques avérés comme l'âge, le sexe et la région. Au même titre que ces trois critères, rouler à moto a toujours constitué, en raison de la vulnérabilité de ses usagers – et non de leur comportement – un risque évident et connu. Alors pourquoi traiter différemment ce groupe d'assurés/contributeurs?

Vulnérabilité et risque : le dangereux mélange des genres

Au fil des dernières années, la SAAQ 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 (nous reviendrons plus loin sur l'interprétation particulière plutôt discutable de la SAAQ sur ce point). Les organisations motocyclistes sont régulièrement revenues à la charge dans leurs rencontres avec la SAAQ sur la confusion qu'elle entretient en faisant abstraction de la vulnérabilité quand elle parle du risque lié aux motos. Tel que mentionné plus haut au chapitre de l'universalité malmenée, 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 SAAQ a notamment souligné en 2019 dans son Rapport du comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes (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?).

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 entraîne 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 SAAQ. 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 SAAQ. 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 donc 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. (3) et (4)

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 se demander si on devrait plutôt considérer les motocyclistes comme étant sous-représentés dans les accidents. (4)

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 entraîné (ou autrement dit, 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. Oh mais, attention, pas toutes les victimes...

Une universalité à deux vitesses entre usagers vulnérables?

Nous avons rapporté plus haut les taux d'accidents et le nombre de victimes pour l'année 2019. Les cyclistes victimes d'accidents impliquant un véhicule moteur ont été presque aussi nombreux que les motocyclistes (1 379 vs 1 751) alors que les piétons les ont largement dépassés (2 706 vs 1 751). Pourtant, seuls les motocyclistes sont mis à contribution. Pour les cyclistes et les piétons, ce sont les plus de 5 millions de conducteurs et propriétaires d'autres véhicules qui se partagent le coût des indemnités qui leur sont versées.

Où est l'équité entre les victimes faisant partie du groupe des usagers vulnérables victimes avec une telle approche? L'encouragement actuel et

responsable à la mobilité durable a pour effet d'accroître le partage de la route, en particulier avec les cyclistes. On peut craindre pour les risques pour ces derniers avec l'effet qu'ils pourraient possiblement devenir, comme les piétons, plus nombreux que les motocyclistes dans le décompte des victimes. Encore ici, on ne peut que constater une façon de partager les risques – et les coûts – de notre régime universel de façon discriminatoire pour les motocyclistes.

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 ramène au sujet des fameuses « 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. (5)

Les motos à risque existent bel et bien mais n'ont aucun rapport avec les longues listes de marques et années-modèles produites et reproduites par la SAAQ 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. (6) et (7)

L'absence de rigueur de la liste des motos « à risque » de la SAAQ qui néglige 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. 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 SAAQ, 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 SAAQ 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. (8)

On ne peut reprocher à la SAAQ 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.

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

Selon les données figurant dans le document « Contributions d'assurance proposées 2022-2024 » de la SAAQ, le montant total requis et à percevoir sur les immatriculations des véhicules de promenade et des motos pour 2022 s'élevait à 429 107 550\$. En appliquant ce montant uniformément parmi les 5 425 000 unités de ce groupe, la contribution par véhicule serait de 79,09\$. Soit une augmentation de moins de 20\$ - ou de moins de 2\$ par mois - pour les 5 192 000 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. (2)

Quelles seraient les conséquences de cette tarification?

Nous ne sommes plus dans les années '70 où moto égalait, dans l'esprit collectif, jeunes ou délinquants. Malheureusement, certains préjugés ont la vie dure et la moto demeure encore trop souvent vue comme un problème plutôt qu'une solution dans le Québec contemporain. À preuve, à Montréal comme à Sherbrooke, pour ne nommer que ces deux villes, dès le début des discussions sur les projets de mobilité durable, la moto brillait par son absence dans l'analyse des moyens de transport urbains. Les représentations des intervenants motocyclistes lors de séances de consultations ou d'information publiques n'ont retenu aucune attention alors qu'encore aujourd'hui, aucun plan de mobilité durable ne tient compte de la contribution possible de la moto comme élément de solution.

Pourtant, dans le contexte démographique, environnemental et sociétal actuel et à venir, le recours à la moto comme solution aux besoins de déplacements des personnes devrait mériter qu'on s'y attarde. Pourquoi? 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, d'un bout à l'autre de sa conception à son extinction. 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.

Finalement, 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.

RÉFÉRENCES

- (1) 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>
- (2) <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/contribution-assurance-2022-2024.pdf>
- (3) <https://gaa.qc.ca/fr/statistiques/experience-de-sinistres/collision-et-versement/>
- (4) <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/espace-recherche/dossier-statistique-bilan-national-2019.pdf>
- (5) 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.
- (6) <https://firstcheckpoint.com/wp-content/uploads/hurt-report.pdf> (en anglais)
- (7) https://www.maids-study.eu/pdf/MAIDSreport1.3_FR.pdf
- (8) <https://www.capm.ca/fr/publications> (en anglais)

QUESTIONS ET COMMENTAIRES - COORDONNÉES DE CONTACTS

Jeannot Lefebvre, porte-parole



tresorier.capm.e@gmail.com

Michel Cadrin, président



president.capm.e@gmail.com

Bernard Benoit, secrétaire



secretaire.capm.e@gmail.com



Capm.ca