

Contributions d'assurance 2019-2021

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 LE



28 FÉVRIER 2018

TABLE DES MATIÈRES

LE FRONT COMMUN MOTOCYCLISTE	3
LA MISSION ET LES OBJECTIFS DU FCM	3
MISE EN CONTEXTE DU PRÉSENT MÉMOIRE	3
LA RECRUE ET LE VÉTÉRAN	4
LA CLAUSE GRAND-PÈRE	5
SUGGESTION DU FCM POUR LA CLAUSE GRAND-PÈRE	5
LES MOTOCYCLISTES ET LA MOTO SPORT	6
LES MOTOCYCLISTES ET LE FINANCEMENT	6
QUE FAIT LA SAAQ POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES MOTOCYCLISTES	7
LA PUBLICITÉ ET LES MOTOS	7
GUICHET UNIQUE	8
CONCLUSION	8

ANNEXE 1

LE FRONT COMMUN MOTOCYCLISTE

Le Front Commun Motocycliste (FCM) créé en 2009 est un organisme provincial composé du CAPM-Escargot et de la Fédération Motocycliste du Québec (FMQ) et regroupe plus de 5000 membres actifs. Les représentants du FCM sont messieurs Yves Albert Desjardins, ex-président FMQ et Jeannot Lefebvre, président du CAPM-Escargot et porte-parole du FCM.

LA MISSION ET LES OBJECTIFS DU FCM

- Défendre les intérêts des motocyclistes du Québec
- Corriger les iniquités de la tarification en place
- Réduire les coûts des contributions d'assurance des motocyclistes
- Maintenir le principe de la plus grande vulnérabilité des motocyclistes
- Doter le Québec d'un organisme dédié à la promotion de la sécurité des motocyclistes.

MISE EN CONTEXTE DU PRÉSENT MÉMOIRE

Le FCM présente dans ce mémoire une réflexion et ses positions relatives aux modifications recommandées dans le rapport « Les contributions d'assurances proposées pour 2019-2021 » par la SAAQ au Conseil d'experts mandaté par le gouvernement du Québec à cette fin.

Permettez-nous un bref retour sur les négociations de 2010-2011 avec la SAAQ. Le FCM a obtenu la mise sur pied d'une table de concertation sur la tarification des motocyclettes. Ladite table nous a permis d'avoir accès à des informations et à des statistiques pertinentes quant à l'accidentologie des motocyclistes, de participer à des rencontres de travail avec les acteurs responsables de l'élaboration du projet de règlement sur les contributions d'assurance, de faire ressortir des problématiques particulières à ces usagers de la route et de proposer des avenues de solutions qui ont données naissance entre autres au Rapport Comité Moto de 2013.

De plus, dans le mémoire que nous vous avons présenté en 2015, nous invoquons que la SAAQ, contrairement à son engagement, avait mis fin unilatéralement à la poursuite des rencontres à ladite table de concertation. Par conséquent, nous avons eu accès qu'aux statistiques disponibles sur le site Internet de la SAAQ à quelques exceptions près.

À nouveau, le présent mémoire remet en lumière certains engagements pris par la présidente de la SAAQ, Mme Nathalie Tremblay, tels qu'énoncés dans le rapport du Conseil d'experts de 2011 à la page 52 de l'annexe 11 :

- La classification des motocyclettes à usage restreint
- La reconnaissance de la plus grande vulnérabilité des motocyclistes sur la route
- La consultation lors de la révision annuelle des motocyclettes dites « à risque ».

Quelques années plus tard, aucun desdits engagements n'ont fait l'objet d'une quelconque rencontre entre la SAAQ et le FCM.

Outre l'information reçue voulant que le bilan routier des motocyclistes ne soit pas celui que les actuaires avaient prévu dans le cadre de l'exercice de révision 2016-2018, le FCM rappelle que la documentation mise à la disposition de la population en général ne permet pas de comprendre la raison des augmentations des contributions d'assurances proposées par la SAAQ. Pourquoi le document de référence ne permet-il pas d'expliquer les variations de façon transparente pour en faciliter sa compréhension à tous les intéressés ?

De plus, des questionnements persistent toujours quant à l'approche en matière de tarification de la SAAQ envers les propriétaires de motocyclettes au Québec.

Un Communiqué de la SAAQ daté du 11 juin 2010 précisait ce qui suit à cet égard :

« Dans le cadre d'une rencontre avec la ministre des Transports Mme Julie Boulet, la Société de l'assurance du Québec et le Front Commun Motocycliste ont convenu de la mise en place d'une table sur la tarification dont les travaux débiteront dès cet été. »

Nous réitérons donc notre demande voulant que le FCM soit partie prenante sur une base annuelle avec la SAAQ quant aux discussions au niveau de la tarification des motocyclettes.

LA RECRUE ET LE VÉTÉRAN

La SAAQ est une compagnie d'assurance et comme toute compagnie d'assurance elle couvre « les risques » inhérents de ses clients.

Comment la SAAQ peut-elle expliquer que tous les motocyclistes de motos de 400 cc et plus paient exactement le même montant d'assurance et ce, peu importe le nombre d'années d'expérience ?

Pourquoi un motocycliste de plus de 10 années d'expérience continue de payer exactement le même montant qu'un motocycliste d'une première année ? Est-ce à dire que tous les motocyclistes de la catégorie 400 cc et plus ont tous le même niveau de risque ?

Dans le document « Demande de statistiques Moto 2010-2015 » du Service de recherche en sécurité routière de la Direction de la recherche et du développement en sécurité routière, Vice-présidence aux affaires publiques et à la stratégie de prévention routière, il est mentionné à la page 4, que 31% des motocyclettes présentes dans les accidents impliquant au moins un motocycliste décédé avaient été acquises durant l'année de l'accident (voir document en ANNEXE 1).

La SAAQ dispose de toutes les données statistiques pour justifier une plus grande part d'assurance aux nouveaux motocyclistes considérés plus à risque. C'est tout de même le rôle d'une compagnie d'assurance d'exiger des primes plus élevées à un client considéré plus à risque. Il est grand temps que la Société revoie et ajuste la tarification pour les motocyclistes d'expérience versus les nouveaux motocyclistes.

LA CLAUSE GRAND-PÈRE

Une autre iniquité, pour nous motocycliste, est le détenteur d'un permis de la classe 6 de la clause grand-père qui, par une belle fin de semaine d'été, se loue une moto et part à l'aventure. Malheureusement, il est victime d'un grave accident. À la suite de cet accident, les médecins sont formels sur l'ampleur de ses blessures qui nécessiteront des soins particuliers pour le reste de sa vie.

Qui assumera les centaines de milliers de dollars en frais de toutes sortes pour prendre soin de ce malheureux ? Ce sera la catégorie motocyclette, financée par les motocyclistes qui immatriculent leurs motocyclettes ! Quelle aura été la contribution au fonds de la catégorie motocyclette de ce malheureux ? Seulement 65 \$ annuellement pour son permis « clause grand-père » ? Est-ce équitable pour l'ensemble des motocyclistes qui doivent assumer une telle charge financière ?

Malgré la Recommandation 10 du Rapport 2011 du Conseil d'expert : « 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 ». Quelles sont les mesures que la Société a prise à cet effet ?

Quel est le montant prévu par les actuaires dans l'évaluation du risque de tous les détenteurs de la clause grand-père ? Est-ce que le vingt (20) millions de dollars versé à la catégorie motocyclette est suffisant pour combler les frais d'indemnisation potentiels ? Nous devons connaître ces données parce que nous devons en assumer les frais.

SUGGESTION DU FCM POUR LA CLAUSE GRAND-PÈRE

Pourquoi ne pas créer une nouvelle classe pour tous les détenteurs de permis de la classe 6 ayant immatriculé une motocyclette dans les 5 dernières années, ce qui représente environ 180,000 motocyclistes présentement.

Ainsi, le permis de classe 6 (clause grand-père) serait considéré plutôt comme permis probatoire pour les quelque 300 000 détenteurs et ces derniers ne pourraient pas acheter ou louer une motocyclette sans avoir suivi et réussi « un cours de rafraîchissement » d'une école de conduite reconnue par la SAAQ.

LES MOTOCYCLISTES ET LA MOTO SPORT

En référence aux données statistiques 2010-2015, à la page 4, il est indiqué que les motocyclettes appartenant à la catégorie « sport » représentent 4 % du parc des motocyclettes. Par contre, 21% des motocyclettes de la catégorie « sport » sont présentes dans des accidents impliquant au moins un motocycliste décédé. Pourtant la Recommandation 10 du Rapport 2011 du Conseil d'expert « 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 ». De plus, la Recommandation # 8, du Rapport Comité Moto de 2013 « Mettre en place un accès graduel pour les motos à risques basés sur l'expérience de conduite » n'a même pas fait l'objet d'une modification au Projet de Loi 165 modifiant le Code la Sécurité Routière de décembre 2017, malgré les différents mémoires que nous avons déposés précédemment à cet effet. Qu'est-ce que la Société attend ?

La SAAQ s'entête à maintenir une liste de moto dite « à risque ». Plusieurs motos sur la liste n'ont rien d'une sportive, ou la liste est carrément passée date (la liste remonte à 1985). La SAAQ avait convenu avec le FCM de rechercher une approche qui permettra un accès graduel à ce type de motocyclette pour les nouveaux conducteurs et que le FCM serait consulté annuellement concernant la liste de motos dite « à risque ». Il appert que la SAAQ a failli une fois de plus à ses engagements et se contente d'augmenter la tarification de ce sous-groupe dans sa proposition actuelle.

Nous rappelons que des experts internationaux ont maintes fois cité la SAAQ comme exemple à ne pas suivre en cette matière. Il faut absolument reprendre les consultations mixtes dès le printemps 2018 afin de trouver des solutions à cette sous-catégorisation qui ne permet pas d'atteindre l'objectif ultime qui est de limiter au minimum le nombre et la gravité des accidents.

LES MOTOCYCLISTES ET LE FINANCEMENT

Malgré nos oppositions répétées depuis la fin des années 90, le Gouvernement a quand même créé la catégorie motocycliste et depuis ce temps, nous assumons années après années la hausse des frais d'indemnisations dont une très grande

partie implique la responsabilité des automobilistes. Il serait grand temps, que la SAAQ révise les charges financières impliquant une moto et un autre véhicule du ratio de 50/50 et envisager plutôt 75% auto/camion & 25% motocycliste. Alors pourquoi nous pénaliser davantage nous qui ne faisons toujours pas le poids devant un conducteur de voiture et ou de camion qui dit ne pas nous voir ?

Nous soulignons à la page 15 du document « Les contributions d'assurance proposées pour 2019-2021 » une solidité financière depuis 2013 et une excellente performance de la SAAQ qui a terminé l'exercice 2016 avec un surplus de 2,8 milliards de dollars, alors vous comprendrez notre étonnement lors que nous constatons à la page 21 que la Société nous demande de déboursier un plus de 16 millions annuellement pour couvrir le financement de la catégorie motocyclette.

Nous déplorons aussi que le système actuel pénalise le conducteur ayant un excellent dossier de conduite et qu'à l'opposé, le conducteur délinquant bénéficie d'une prime nivelée qui ne reflète pas son comportement véritable. Seule la création d'une méthode de calcul équitable, en fonction du risque spécifique à un niveau individuel, peut remplacer une approche inéquitable comme celle qui est actuellement en place. Nous l'exprimerons toujours ainsi : ce n'est pas le véhicule qui est assuré, mais son conducteur.

À nouveau nous demandons à la Société de revoir la tarification et d'évaluer une formule qui tienne compte de multiples véhicules propriétés d'un seul usager, car nous sommes assurables que sur un seul véhicule à la fois.

Les motocyclistes sont en droit de s'attendre à des changements fondamentaux dans la manière de faire de la SAAQ. À notre avis, il est temps de personnaliser les primes d'assurance pour les motocyclistes. Des éléments en ce sens ont été proposés dans le passé, mais outre l'augmentation pour nous les motocyclistes rien, dans le document « Les Contributions d'assurance 2019-2021 » de la SAAQ, ne propose une action ou un changement pour améliorer notre sécurité en tant que motocycliste.

QUE FAIT LA SAAQ POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES MOTOCYCLISTES ?

Quelle est l'approche globale de la Société sur la sécurité pour profit des motocyclistes ? Que fait la SAAQ avec l'argent pour la sécurité motocyclette reconnue comme usager vulnérable ? Des questions qui demeurent sans réponse.

Ceci étant dit, le FCM est disponible, malgré son désaccord fondamental avec le principe de catégorisation, à poursuivre les travaux avec la SAAQ afin d'ajuster et d'ajouter certaines mesures concernant les motocyclistes et demande le retour à la Table de concertation à court terme.

LA PUBLICITÉ ET LES MOTOS

Le FCM réitère sa demande d'être consulté à l'égard des campagnes de publicité. Il est primordial d'innover en la matière. Les campagnes publicitaires doivent être diffusées massivement en début de saison afin de rappeler aux autres usagers que nous sommes de retour sur les routes.

GUICHET UNIQUE

Dans notre mémoire présenté en février 2015 au Conseil d'expert, nous avons proposé comme piste de solution, à l'instar des motoneigistes et des quadistes, l'instauration d'un droit et/ou une contribution spéciale qui serait dédiée à la promotion de la sécurité des motocyclistes sous toutes ses formes.

Pour la Recommandation # 7 du Rapport du Conseil d'expert 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. », nous avons sollicité plusieurs demandes de rencontre auprès des différents ministres des Transports et finalement une seule rencontre, d'environ 2 heures, s'est tenue en septembre dernier. Cette rencontre s'est conclue par un programme de demande de subvention par projets, ce qui ne répond pas à notre objectif d'assurer un organisme voué uniquement aux besoins en matière de sécurité, pour l'ensemble des motocyclistes québécois.

Nous réitérons la demande de la création d'un guichet unique et de s'asseoir avec tous les intervenants (SAAQ – Sécurité publique – Santé – MTQ, etc.)

CONCLUSION

Le FCM demande à la SAAQ de revoir son modèle de tarification avant les contributions d'assurance de 2022-2025.

Le FCM demande la restitution de la table de concertation en vue de la préparation conjointe des recommandations, volet moto, du rapport pour les coûts d'assurances des années 2022-2025.

Le FCM demande le statu quo pour les contributions de 2019-2021.