

**Document de présentation  
du mémoire présenté à la SAAQ  
sur les Contributions d'assurance 2019-2021**

**20 mars 2018**

Bonjour,  
Monsieur le président Michel Sanschagrin  
Madame Louise Dagnault  
Monsieur Lionel Bernier,

Permettez-moi de me présenter.

Je m'appelle Jeannot Lefebvre et suis président du Comité d'Action Politique Motocycliste-Escargot et porte-parole du Front Commun Motocycliste.

Je suis accompagné de monsieur Yves Albert Desjardins FCPA, FCA, Président ex-officio de la Fédération Motocycliste du Québec et membre fondateur du Front Commun Motocycliste.

Dans un premier temps, nous vous remercions très sincèrement de nous recevoir lors de ces audiences particulières et avec votre permission, je dirai quelques mots pour vous présenter le Front Commun Motocycliste.

Nous sommes les représentants délégués et reconnus d'un organisme provincial créé en 2009, par la Fédération Motocycliste du Québec, le Comité d'Action Politique Motocycliste et le Mouvement Citoyen Escargot mieux connu à l'époque par « Opérations Escargot ».

**Nous vous rappelons la mission et les objectifs du FCM**

- Défendre et représenter les intérêts de l'ensemble des motocyclistes du Québec;
- Centrer les actions présentes et futures sur la sécurité et l'amélioration du bilan routier;
- Permettre des réductions de coûts d'assurance reliés à la conduite d'une motocyclette;
- Combattre les préjugés auxquels les motocyclistes font face et améliorer leur image;
- S'assurer d'actions et d'interventions concertées en fonction de ces mêmes éléments;
- Doter le Québec d'un organisme dédié à la représentation, à la concertation et à la promotion de la sécurité des motocyclistes.

## Mise en contexte du présent mémoire

Le présent mémoire a été préparé par les membres du Front Commun Motocycliste (ci-après dans le texte, FCM) afin d'exprimer et de faire comprendre le point de vue du regroupement sur ses préoccupations de pouvoir circuler de manière sécuritaire sur les routes du Québec.

Rappelons d'abord les nombreux engagements négociés dans les années 2009 à 2012 avec le Ministère des Transports et la Société de l'Assurance automobile du Québec.

**En 2018, nous pouvons conclure qu'il semble clair que le MTQ et la SAAQ n'avaient pas réellement l'intention d'honorer leurs engagements. Il s'agissait plutôt d'une opération politique qui visait à gagner du temps en nous laissant croire que la mobilisation de milliers de motocyclistes avait été bien comprise et adéquatement reçue par de nos dirigeants.**

Toutefois, nous devons faire honneur au travail accompli par le Comité Moto (2010 & 2011), lequel était composé d'experts de la Société de l'assurance automobile du Québec, du ministère des Transports, du ministère de la Sécurité publique, des corps policiers du Québec, des associations motocyclistes ainsi que des intervenants spécifiquement liés à la moto (fabricants, détaillants, formateurs); tous ces intervenants avaient comme but ultime d'améliorer la sécurité de tous les motocyclistes du Québec. Ce qui a été atteint par le dépôt du « Rapport Comité Moto de 2013 » qui comprenait dix recommandations dont cinq sont toujours malheureusement en attente d'une proposition de modification législative.

On se rappellera que les finances chancelantes des années 1990 à la suite des ponctions de 2,4 milliards de dollars du Gouvernement et de la perte de 2 autres milliards de dollars de la SAAQ (la Caisse de dépôt et les papiers commerciaux) dans les années 2000 ont engendré un déficit du taux de financement et du taux de capitalisation de la SAAQ et semé la panique dans les officines gouvernementales dont l'une des conséquences a été des hausses vertigineuses des frais d'assurance pour les motocyclistes, et ce, au nom de l'équité.

Ceci étant dit, la présidente et chef de direction de la SAAQ, Mme Nathalie Tremblay, écrit à la page 7 du document « Les contributions d'assurance proposées pour 2019-2021 » « Pour assurer l'équité entre les cotisants et la solidité financière du régime à long terme, il est important de faire le point tous les 3 ans. » « Les contributions d'assurance proposées pour 2019-2021 reflètent les fluctuations du bilan routier et démontrent une fois de plus le lien direct entre le comportement des conducteurs et leur contribution d'assurance. » À la page 15 dudit document « Une solidité financière assurée depuis 2013 avec un surplus accumulé de 2,8 milliards de dollars à la fin 2016. »

Alors comment pouvons-nous expliquer et faire comprendre aux motocyclistes que la SAAQ recommande, au nom de l'équité, de hausser la prime d'assurance de plus de 35 \$ pour les petits cylindrés et jusqu'à 325 \$ pour les motos dites à risque à compter de 2019 ?

Mission impossible pour le FCM lorsque nous sommes en présence d'un surplus de 2,8 milliards, que des millions sont donnés à des accidentés cyclistes et piétons qui pourtant ne contribuent pas au Fonds d'assurance de la SAAQ et que bon nombre de motocyclistes sont victimes du mauvais comportement d'autre véhicule routier ?

## Un retour en arrière!

### Dans un mémoire présenté à Monsieur Chevrette, Ministre des Transports en juillet 1999

#### Chapitre 1 - Mise en garde sur un mélange moto 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 de la moto avait tenté à plusieurs reprises d'alerter le gouvernement du Québec des risques d'englober, sans certaines dispositions particulières, la moto dans un tel système.

La Fédération Moto-tourisme du Québec avec d'autres groupes de motocyclistes avait alors exposé les conclusions du rapport Hurt, une étude américaine, la plus exhaustive en matière d'accidents de motos, qui concluait que dans les collisions impliquant une moto et un autre véhicule, la faute était attribuable au conducteur de l'autre véhicule dans plus de 70% des cas.

#### Chapitre 6 - Principe d'équité

Une injustice, l'autofinancement par catégorie que met de l'avant la SAAQ ne s'applique pas aux cyclistes et aux piétons comme usagés vulnérables. Chaque année, la SAAQ dépense des millions de dollars pour défrayer les dépenses engendrées par les cyclistes et les piétons qui ne contribuent en rien au financement du système. Les privilèges dont jouissent les cyclistes et les piétons comme usagés vulnérables par rapport aux motocyclistes ne se justifient pas uniquement par un choix de société. Il faut le dire, cette même société qui choisit de ne pas imposer le port du casque aux cyclistes malgré un dossier de 3 000 blessés. Où est l'équité par rapport aux motocyclistes qui sont également des usagers vulnérables ?

#### Chapitre 13 - Une étude québécoise sur les accidents de motos

« À cause de l'importance de l'enjeu des sommes d'argent impliquées, nous croyons qu'il est grand temps que la SAAQ cesse d'improviser dans le dossier moto et fasse ses devoirs. Comment se fait-il que la SAAQ n'ait pas senti le besoin une seule fois en 20 ans de commander une étude sur la catégorie de véhicules qui semblent lui donner du fil à retordre ? Nous ne parlons pas ici de quelques statistiques sur des valeurs insignifiantes, mais bien d'une série d'enquêtes approfondies visant à déterminer les causes réelles d'accident pour pouvoir s'attaquer aux vrais problèmes. »

**En conclusion, 20 ans plus tard, rien n'a bougé du côté de la SAAQ à l'exception de la hausse des primes d'assurance au nom de l'équité!**

**Un extrait de « Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 » de la SAAQ**

#### Enjeu 7 - La motocyclette : Un véhicule pour expert seulement.

Entre 1995 & 2000, le bilan routier des motocyclettes s'est amélioré avec une baisse de 13% du nombre total de victimes et une baisse de 14,5% du nombre de décès avec une hausse de 21% du parc.

- **41% des accidents mortels**, la moto est le seul véhicule impliqué dans une courbe et la vitesse serait en cause selon les policiers;

- Les jeunes impliqués dans un accident mortel sont plus nombreux en % que leur représentation parmi les motocyclistes (tout comme en auto);
- Les personnes qui conduisent une nouvelle moto ou une moto qui ne leur appartient pas constituent une part importante des victimes d'accidents mortels.

### **Pistes d'actions**

1. Mettre en place un groupe d'experts juridico-technique pour évaluer la possibilité de limiter la vitesse de certains véhicules;
2. Revoir la tarification de la contribution d'assurance versée à la SAAQ afin de la rendre plus équitable pour l'ensemble des usagers de la route;
3. Poursuivre le travail de sensibilisation déjà entrepris auprès des motocyclistes notamment en matière de conduite avec capacité affaiblie et l'excès de vitesse.

**Conclusion, 20 ans plus tard, même constat, la SAAQ continue de ne rien faire pour nous les motocyclistes à l'exception de hausser nos primes d'assurance toujours au nom de l'équité!**

### **Commission parlementaire présidée par M. Pinard en 2006**

**La clause grand-père** : exiger un cours de conduite avant qu'il ou elle revienne sur la route. On évite une tarification additionnelle aux motocyclistes actuels.

**(La Recommandation # 6 du Conseil d'expert 2015)**

**La prévention** : que le MTQ prône des mesures de sécurité adaptées aux motocyclistes quant aux façons de faire lors des travaux de construction sur le réseau routier.

**La reconnaissance** : que l'État reconnaisse officiellement la moto non seulement comme un véhicule de loisir, mais également comme un moyen de transport, et qu'il élabore des politiques et des pratiques en conséquence.

**Conclusion, rien n'a été fait!**

### **Avril 2015**

Le ministre M. Poeti mentionnait : « J'ai mis sur pied un groupe de travail, de discussion, dirigé par le MTQ et la SAAQ, regroupant plusieurs partenaires du milieu, en lui demandant de me proposer des améliorations au CSR pour un meilleur partage de la route entre les vélos, les véhicules routiers, les camions, les motos et les piétons. Les travaux évidemment vont très

bien. Les rencontres ont eu lieu, et je vais vous en faire part au moment du dépôt du projet de loi. »

### **Bizarre, nous n'avons jamais été invités!**

Pour la saison 2015, nous avons demandé à la SAAQ de développer une stratégie de communication qui va sensibiliser les cyclistes, les automobilistes, les camionneurs, les motocyclistes et les piétons à avoir des comportements sécuritaires, harmonieux, respectueux, mais aussi de bien comprendre qu'on doit tous partager la route de façon équitable, et non seulement en fonction du poids du véhicule, de sa grosseur ou de sa vitesse. Vous serez à même de constater bientôt les résultats puisque la SAAQ lancera sous peu une campagne de masse qui va s'échelonner **sur toute la saison du vélo ...**

### **Encore une fois, les motos laissées pour compte!**

**Comme dans notre mémoire de 2015 que nous avons présenté,** la SAAQ publie une multitude de statistiques, nous n'avons toujours pas accès aux données financières qui nous sont imposées et malgré l'engagement de la ministre Boulet quant à la mise sur pied à partir de 2010 de la Table de concertations sur la tarification d'assurance (SAAQ & FCM), **nous attendons toujours l'invitation!**

#### **Des préoccupations adressées dans notre mémoire :**

- Selon les statistiques de la SAAQ, chaque année environ 7 000 nouveaux motocyclistes immatriculent une moto et ils représentent 31% des décès.

#### **À combien s'élèvent les frais d'indemnisations annuels de ce groupe?**

- La clause grand-père, environ 300 000 détenteurs du permis classe 6.

#### **Quels sont les frais d'indemnisation liés aux détenteurs de la clause grand-père ?**

En tenant compte que la pratique de la moto est d'une durée d'environ 3 ans par motocycliste, de la clause grand-père et que la seule protection que nous avons c'est notre habillement... nos coûts d'assurances ne cesseront pas d'augmenter si nous n'agissons pas maintenant.

**25 ans plus tard... Alors en 1999, nous avons raison de nous opposer, sans des dispositions particulières, à toute forme de catégorisation et au changement des règles du jeu du no-fault!**

## La publicité et les motos

2014-2015-2017, aucune publicité télévisuelle pour rappeler aux autres usagers de la route que nous sommes de retour et vulnérables! La SAAQ se pète les bretelles parce que la campagne télévisuelle de 2016 a gagné des prix, mais elle n'a tout de même pas atteint ses objectifs avec une hausse de 7,6% du nombre de victimes. (54 décès-230 graves-1750 légers)

### **Malgré nos contributions annuelles est-ce cela l'équité?**

**Encore une autre fois, un constat décevant pour nous motocyclistes !**

**Notre mémoire de 2015 mentionnait la création d'un nouvel organisme public-privé dédié et voué à tous les motocyclistes du Québec et avait obtenu votre aval (Recommandation # 7 en 2015). Nous avons soumis cette idée à la consultation publique sur la sécurité routière en mars 2017.**

Nous vous rappelons que l'idée d'un tel organisme se veut avant tout un centre permanent d'expertise et de recherche en amélioration de la sécurité des motocyclistes. Il est vrai que la Société se préoccupe aussi de ce volet, mais ne peut lui attribuer toute l'attention nécessaire et les ressources requises, car le parc moto constitue une faible proportion de sa vaste clientèle. De fait, plusieurs des améliorations à la sécurité moto implantées au fil des dernières décennies par la Société l'ont souvent été par l'intervention du monde motocycliste. L'un des objectifs serait de jouer un rôle d'intervenant de premier ordre auprès des différents ministères impliqués liés au monde de la moto.

Malgré tous les mémoires présentés, les tables de discussions, les rencontres avec les députés, les ministres et les gestionnaires, des heures et des heures de bénévolat, le dossier moto se détériore et continue de faire de plus en plus de victimes et il est faux d'alléguer ou de même suggérer que le monde de la moto ne cherche qu'à obtenir plus de moyens pour lui permettre de se battre contre la SAAQ et/ou le gouvernement.

Il est facile pour la SAAQ de se cacher derrière la politique d'autofinancement et de se comporter comme un assureur privé en haussant les primes d'assurance. La SAAQ n'a rien fait de concret pour améliorer la sécurité des motocyclistes sur le réseau routier. L'inertie de la SAAQ à notre égard renforce la perception que les motocyclistes sont considérés comme des citoyens de second ordre et que nous sommes injustement traités par la catégorisation et l'autofinancement de l'indemnisation des accidentés motos. Les motos sont des véhicules de promenade au même titre que les autres véhicules qui circulent sur notre réseau routier, sauf que nous sommes vulnérables et nous devrions être traités et considérés comme tels. Des règles particulières s'imposent, et ce rapidement. Il est grand temps d'agir.

C'est pourquoi nous réitérons que la mise sur pied d'un tel organisme devient de plus en plus un incontournable pour permettre d'atteindre l'objectif ultime qu'est l'amélioration du bilan routier de tous les motocyclistes québécois à moyen et long terme.

Nous sommes ouverts concernant la création de cet organisme. Que ce soit un organisme existant, comme la Fédération de Motocycliste du Québec, ou un tout nouvel organisme (privé ou public), il faudra que le bâton de pèlerin soit confié à une personne autre que la SAAQ et le

MTQ si nous désirons vraiment atteindre l'objectif qui est de limiter les blessures infligées aux motocyclistes.

Nul ne peut nier que la collaboration recherchée n'est pas au rendez-vous. Il y en a eu de façon « ad hoc » ou par l'intermédiaire de comités. Nous avons toujours demandé d'être partie prenante des décisions de la SAAQ et du MTQ sur toutes les questions touchant les motocyclistes, mais nous devons avouer que nous sommes face à un échec dû au monopole accordé à la SAAQ et le rôle du MTQ dans le débat.

Est-ce qu'il nous faudra manifester à nouveau pour que les engagements et promesses du passé soient finalement respectés?

LES MOTOCYCLISTES DU QUÉBEC reconnaissent que le Conseil d'Expert est le seul organisme neutre pouvant supporter, appuyer et défendre nos revendications auprès de la SAAQ

- S'attendent que les engagements du passé soient appliqués et respectés par la SAAQ
- S'attendent que la Table de concertation SAAQ & FCM soit finalement en vigueur,
- S'attendent à ce que des règles particulières soient appliquées à la catégorisation et à l'autofinancement du groupe motos pour tenir compte de sa vulnérabilité.
- S'attendent à une révision équitable de la tarification de la prime d'assurance en tenant compte du comportement du conducteur fautif et non à son groupe d'appartenance.
- S'attendent à un gel de la prime d'assurance pour 2019-2020-2021 en tenant compte du surplus financier de la SAAQ.
- Souhaitent à nouveau que le Conseil d'expert supporte la création d'un organisme provincial dédié aux motocyclistes.

En terminant, nous croyons qu'il est grand temps que la SAAQ via son Fonds d'assurance se comporte comme une compagnie d'assurance « publique » et révise son mode de tarification en prenant compte de la vulnérabilité des motocyclistes, de son comportement et non celui d'autrui. Nous espérons que les instances gouvernementales et la SAAQ donneront une suite favorable à nos demandes et entreprendront les modifications nécessaires à cet effet.