

Constat de l'échec d'une
tarification reliée à la
catégorisation des motos.
La SAAQ a-t-elle pris un risque?

Fondation Promocycle
Jean-Pierre Belmonte
Salon de la moto de Montréal, février
2013

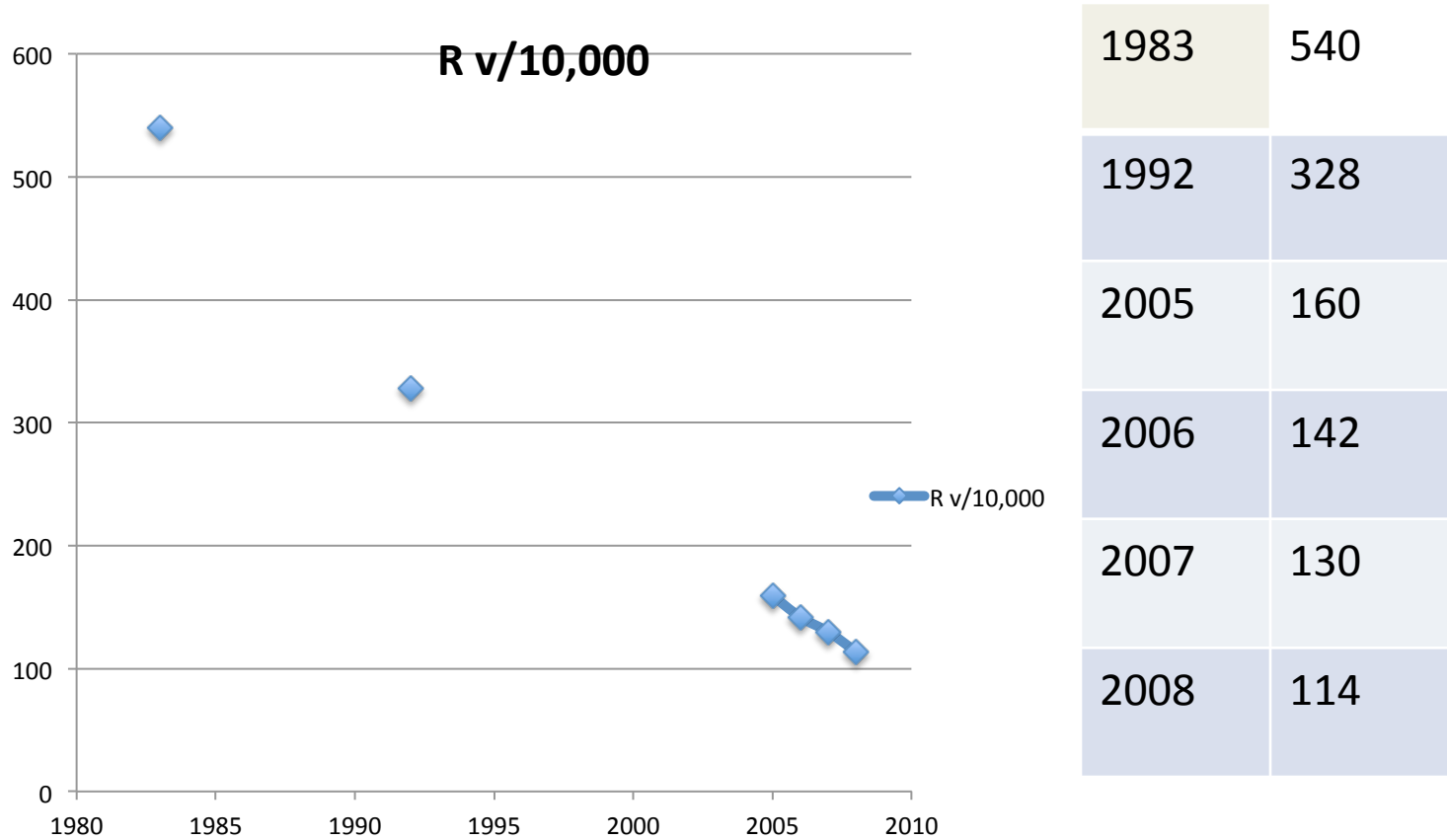
La Fondation Promocycle

- La Fondation Promocycle est une organisation canadienne à but non lucratif vouée à l'amélioration de la conduite sécuritaire à motocyclette. Créée en 1990, elle fait la promotion de la sécurité routière auprès des motocyclistes et des autres usagers de la route.
- Promocycle agit à titre de consultant pour divers organismes oeuvrant dans le domaine de la sécurité. Dans le cadre de son mandat, Promocycle effectue des études spécifiques à la conduite d'une motocyclette, participe à des conférences internationales et analyse les recherches les plus récentes dans le domaine de la sécurité à moto.

Outil de mesure

- Au Québec, le rapport entre le nombre de victimes et le nombre de motocyclettes en utilisation constitue le meilleur outil de mesure disponible pour monitorer l'évolution du bilan routier.
- Ce ratio n'est pas parfait dans la mesure où il ne tient pas compte du facteur exposition au risque.

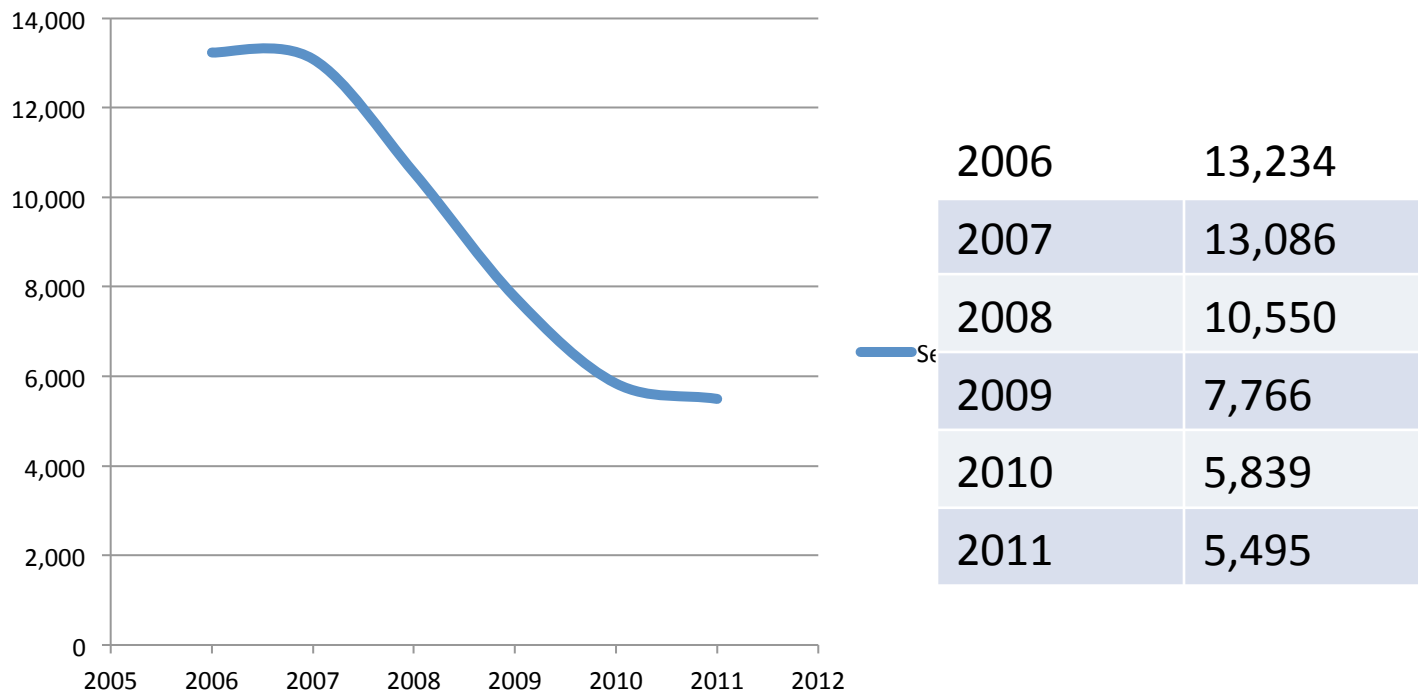
Ratio victimes / 10,000 motocyclettes 1983-2008



Course à l'auto-financement

- Afin de réduire l'écart entre les revenus et les dépenses en indemnité, la SAAQ décide de faire payer à partir de 2008 une surprime aux propriétaires d'une sous-catégorie de motos dites à risque (motos de type sport).
- La SAAQ justifie cette surprime par le fait que cette sous-catégorie de motos serait, selon elle, de 6 à 10 fois plus dangereuse que celle des motos conventionnelles.

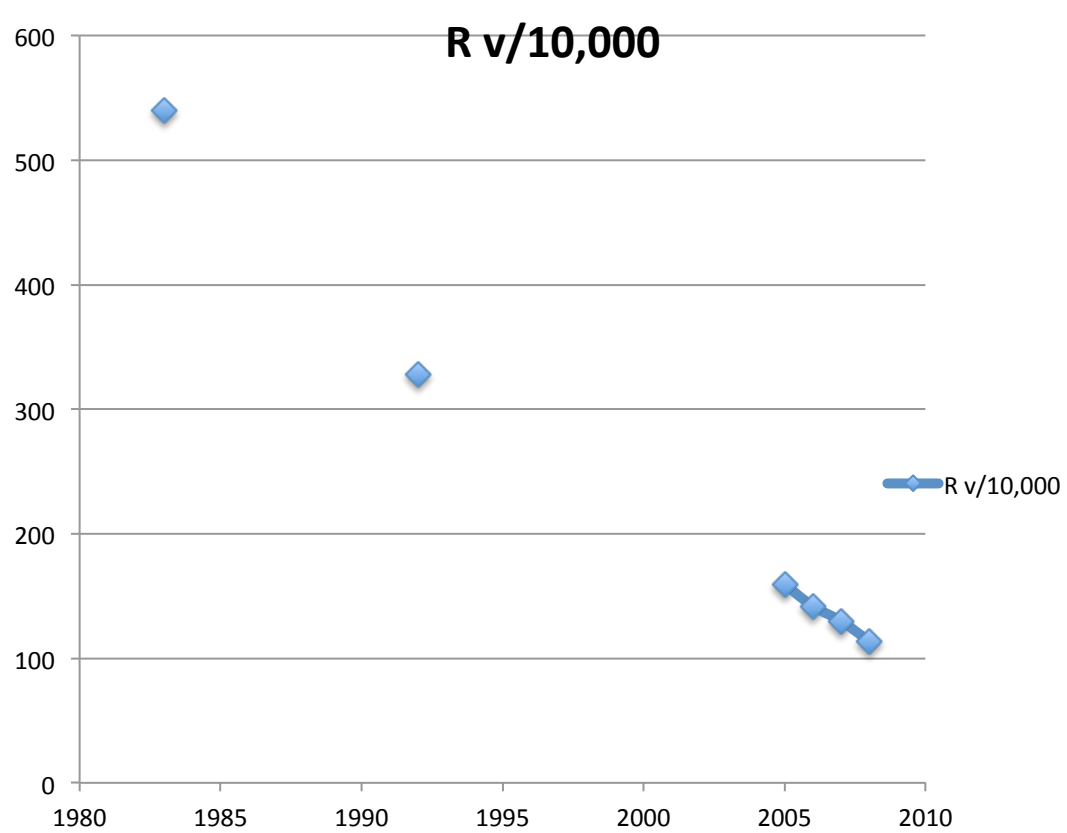
L'effet de la surprime sur le parc des motos dites à risque



L'effet attendu sur le bilan

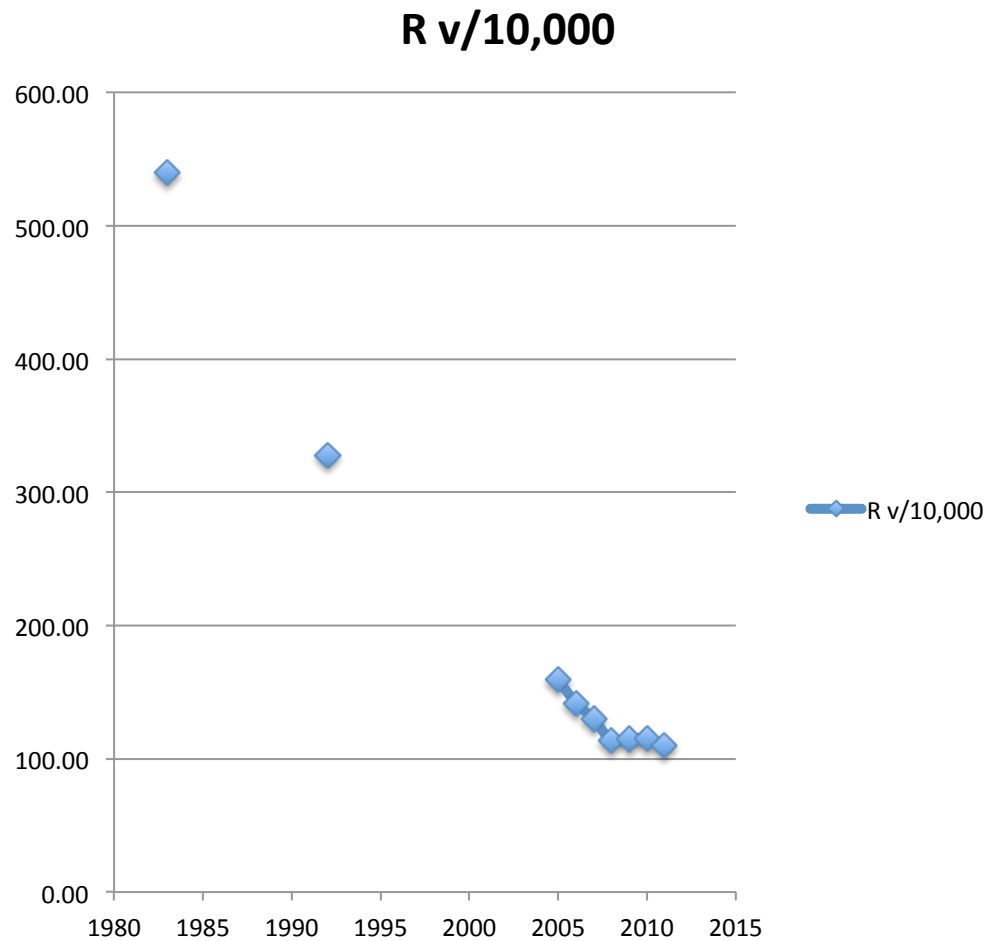
- L'élimination sur quatre ans de 58% des motos dites à risque, considérées par la SAAQ comme de 6 à 10 fois plus dangereuses que les motos conventionnelles, aurait dû accroître la tendance à l'amélioration constatée au cours des trente dernières années.

Ratio nombre de victimes par 10,000 motocyclettes 1983-2008



1983	540.20
1992	327.97
2005	159.50
2006	141.85
2007	129.95
2008	113.73

Un effet négatif sur le bilan routier



1983 540.20

1992 327.97

2005 159.50

2006 141.85

2007 129.94

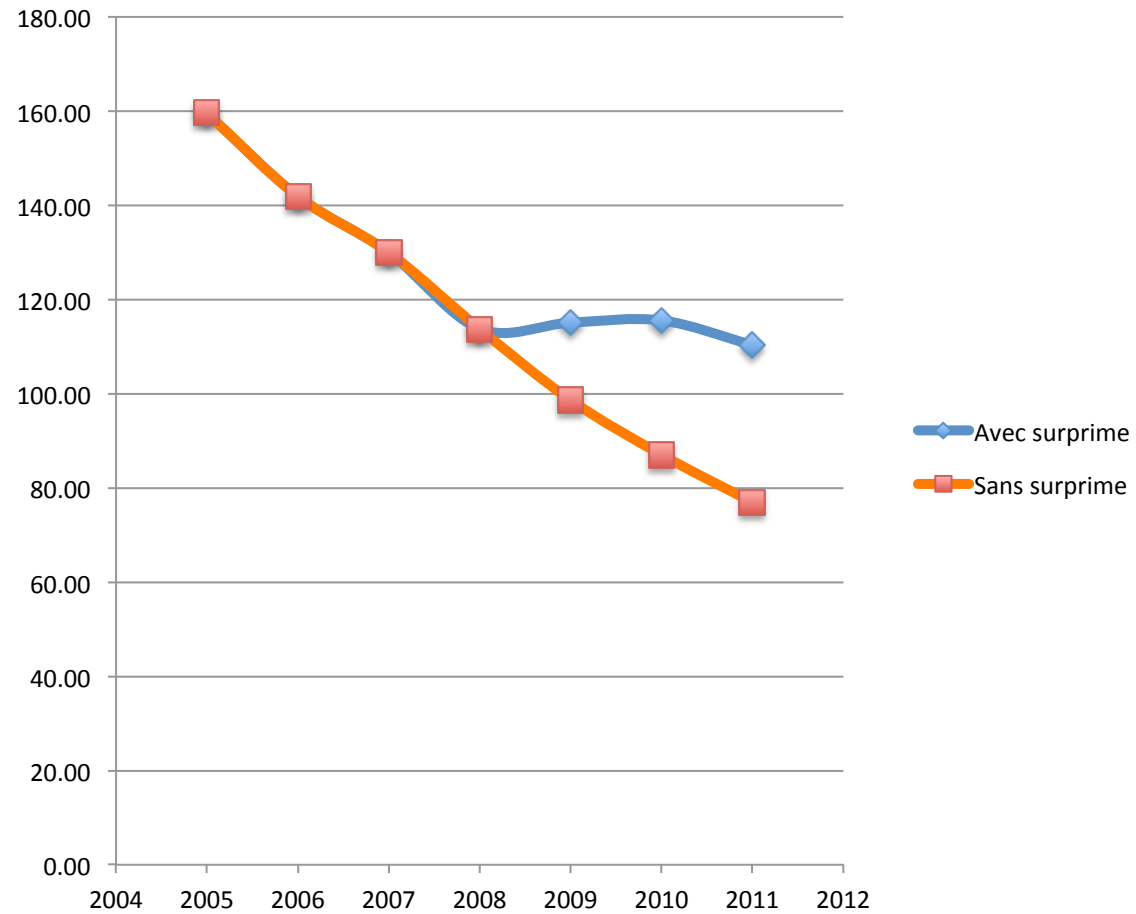
2008 113.73

2009 115.75

2010 115.52

2011 110.30

Scénario hypothétique sans surprime



Qu'est-ce qui s'est passé?



Récapitulation des connaissances

- Quelles sont les conclusions pertinentes tirées des études Hurt et Maids applicables à cette situation?

Les conclusions des études Hurt et Maids

- Les informations valables (exposure data) relatives à un accident de motocyclette ne peuvent être obtenues que par une analyse sur place. Les informations obtenues à partir de l'immatriculation et du permis de conduire sont totalement disparates avec la réalité.

Les conclusions des études Hurt et Maids

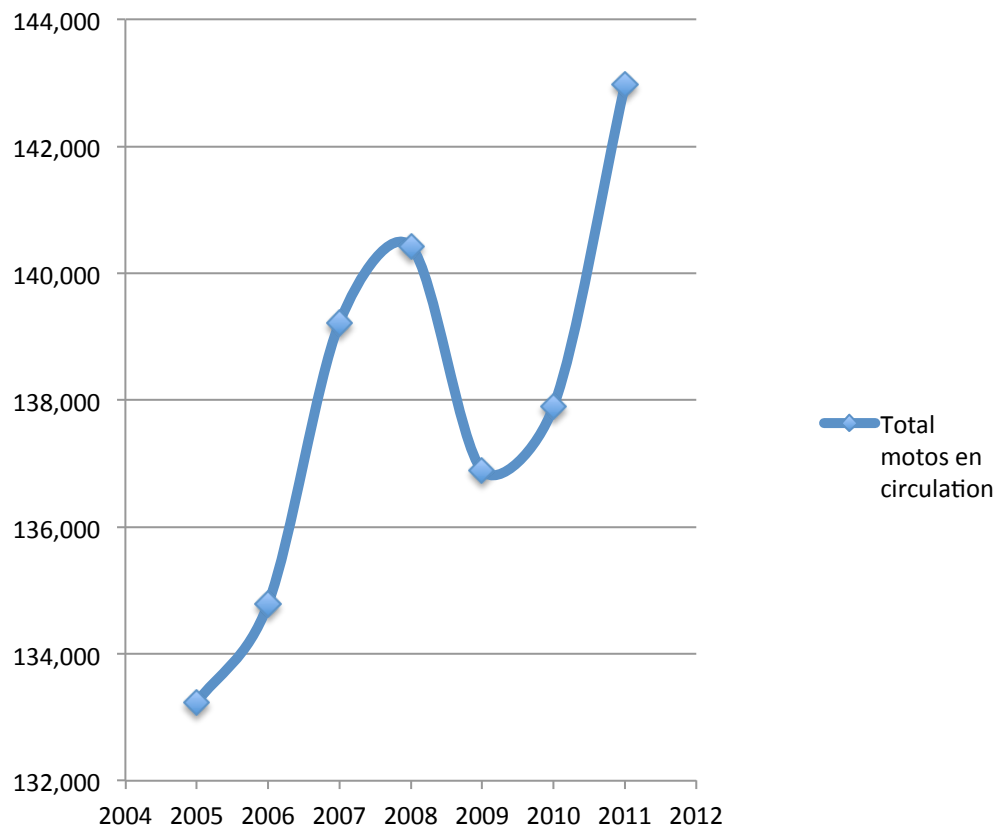
- La conduite d'un véhicule non familier engendre une augmentation du risque.
- La cylindrée et le type de moto ne sont pas des facteurs d'accidentologie.

Les conclusions des études Hurt et Maids

- L'âge, le dossier d'infraction et l'expérience de conduite sont des facteurs accidentogènes.
- Les motos modifiées constituent le seul groupe de motos qui est surreprésenté.
- La vitesse n'est pas un facteur causal mais un facteur aggravant.

Effet de la surprime sur le parc

Total motos en circulation



2005 133,227

2006 134,789

2007 139,221

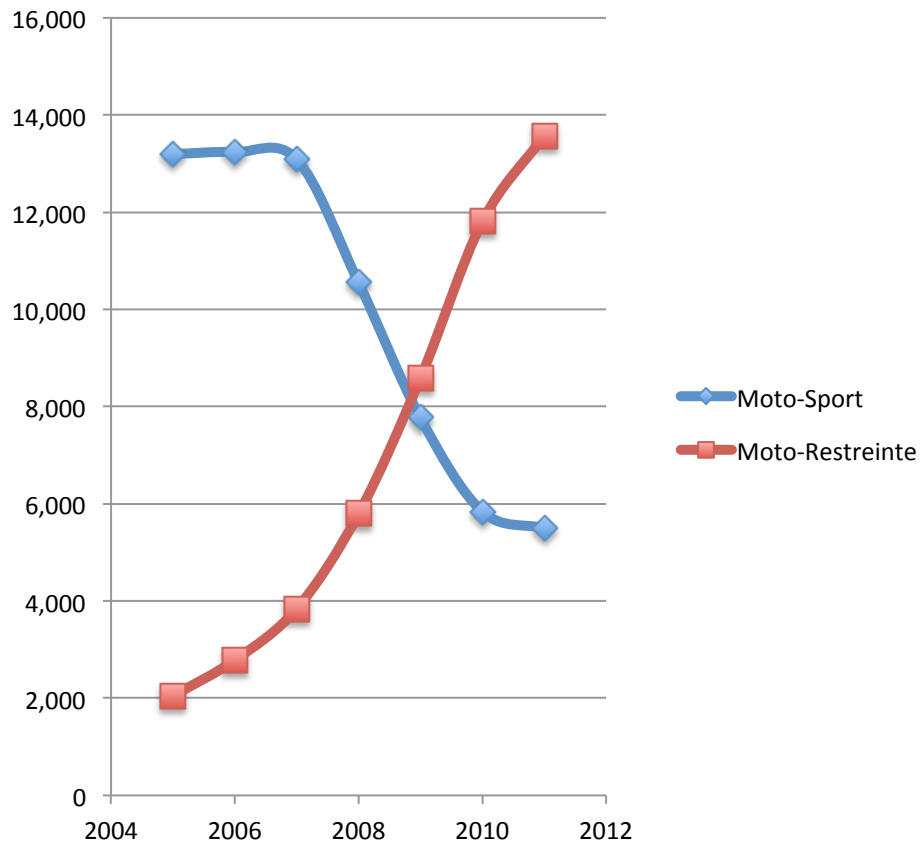
2008 140,426

2009 136,892

2010 137,900

2011 142,973

Changement de trajectoires



	Motos Sport	Motos Restreintes
2005	13,194	2,044
2006	13,234	2,784
2007	13,086	3,841
2008	10,550	5,792
2009	7,766	8,592
2010	5,839	11,803
2011	5,495	13,569

Facteurs contributeurs à l'échec de la politique de la SAAQ

- La conduite d'un véhicule non familier engendre une augmentation du risque.
- Les motos modifiées constituent le seul groupe de motos qui est surreprésenté.

Est-ce que l'échec était prévisible?

- La SAAQ était-elle dans l'erreur ou dans le doute?
- Est-ce que la SAAQ a pris un risque?

Les doutes à l'interne de la SAAQ

- En filtrant les données des 24,095 accidents à travers ces tests d'indépendance et d'ajustement, Simard conclut en page 28: *“Les motocyclistes sont surreprésentés dans les accidents où la vitesse autorisée est de 50 km/h ou moins alors qu'ils sont sousreprésentés lorsque la vitesse autorisée est de 90 km/h ou plus”*.
- Quelques aspects des accidents de motocyclettes survenus au Québec entre 1980 et 1983, Robert Simard, SAAQ

Les doutes à l'interne de la SAAQ

- •En page 35 de cette étude soutenue par ces deux tests, Simard, au chapitre des caractéristiques de la motocyclette, conclut: *“On aurait pu s’attendre à une relation directe entre la gravité de l’accident et la cylindrée de la motocyclette. Or la relation est beaucoup moins forte que celle attendue. Sur ce sujet, le rapport Hurt en arrive à une conclusion similaire...”*
- Quelques aspects des accidents de motocyclettes survenus au Québec entre 1980 et 1983, Robert Simard, SAAQ

Devons-nous restreindre l'accès aux grosses motocyclettes pour les jeunes ou ceux inexpérimentés?

- *“Cette recherche a été réalisée par un organisme canadien « TIRF » au milieu des années 80. Il en est ressorti qu’aucune étude n’a démontré que le fait de limiter la cylindrée des motocyclettes que les nouveaux motocyclistes peuvent conduire avait réduit tout risque d’accident.”*
- (Service des études et des stratégies en sécurité routière, SAAQ, juin 1999)

Feu rouge pour la SAAQ

- Les 10 et 11 juin 2008, 100 experts en sécurité moto se réunissent à Lillehammer en Norvège pour faire le point à l'invitation de l'OCDE. Devant des représentants de 21 pays, la politique de la SAAQ en matière de surprime pour les motos de type sport est citée comme un des pires exemples d'insécurité motocycliste par Aline Delhay, secrétaire générale de la Federation of European Motorcyclists' Associations

Conclusion

- Les statistiques du bilan routier du Québec entre les années 2008 et 2011 démontrent et confirment d'une façon empirique qu'il n'existe pas de lien entre la catégorie d'une moto et son accidentologie.